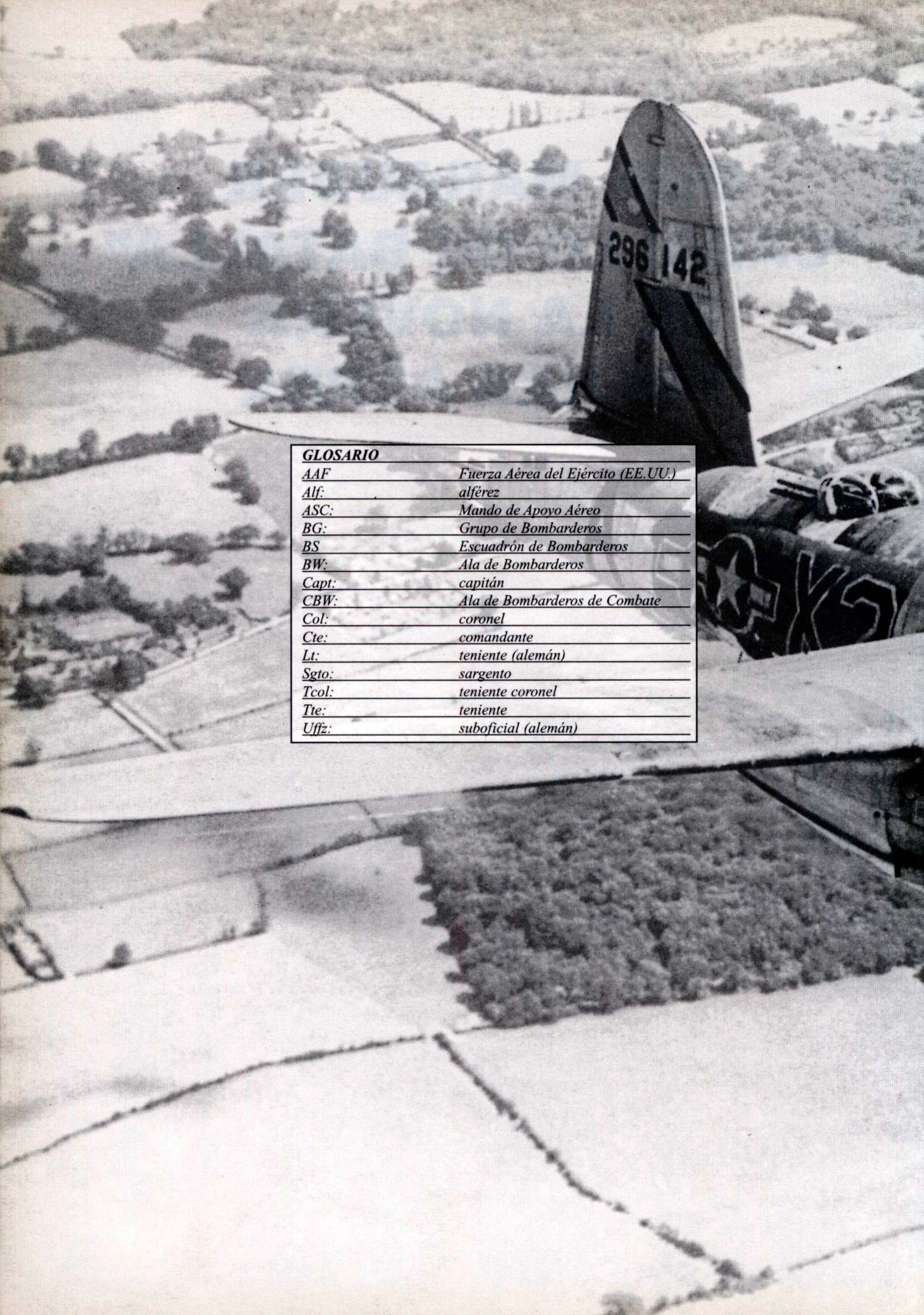
AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

B-26 MARAUDER "CABALLO DE BATALLA" DE LA NOVENA FUERZA AÉREA



ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

B-26 MARAUDER
“CABALLO DE BATALLA”
DE LA NOVENA
FUERZA AÉREA



GLOSARIO

AAF	*Fuerza Aérea del Ejército (EE.UU.)*
Alf:	*alférez*
ASC:	*Mando de Apoyo Aéreo*
BG:	*Grupo de Bombarderos*
BS	*Escuadrón de Bombarderos*
BW:	*Ala de Bombarderos*
Capt:	*capitán*
CBW:	*Ala de Bombarderos de Combate*
Col:	*coronel*
Cte:	*comandante*
Lt:	*teniente (alemán)*
Sgto:	*sargento*
Tcol:	*teniente coronel*
Tte:	*teniente*
Uffz:	*suboficial (alemán)*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 25

B-26 MARAUDER "CABALLO DE BATALLA" DE LA NOVENA FUERZA AÉREA

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Editor jefe: Juan Ramón Azaola

Editor: Juan María Martínez
Editor Jefe: Juan Ramón Azaola
Basado en la obra *B-26 Marauder Units of the Eight and Ninth Air Forces*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 1995
Texto original en Inglés: Jerry Scutts
Traducción: Carlos G. Antoranz
Ilustración de portada realizada por Iain Wylie
Perfiles de aviones realizados por Tom Tullis
Ilustraciones de pilotos realizadas por Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez, 39 6º
28003 Madrid (España)

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRITED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-385-9
D.L.:

El B-26G-1 43-34181 (con el código Y5-0) *Lak-a-Nookie* vuela junto a su compañero del 459º escuadrón de bombarderos (BS) del 344º Grupo de bombarderos (BG), el B-26B-50 42-95967 (Y5-P) *Rosie O'Brady*, a través de los cielos europeos salpicados de metralla en octubre de 1944. Este último bombardero siguió en servicio hasta el Día de la Victoria en Europa, llegando a completar más de 140 misiones encuadrado en el 344º BG. En la primera de estas salidas iba a sus mandos el Tte. W. D. Brady, de quien procede el nombre del avión, que fue mantenido por las tripulaciones a las que posteriormente se asignó este veterano avión de combate mucho tiempo después de que terminase el turno de servicio y regresase a los Estados Unidos el piloto que le dio su nombre. Al igual que el *Rosie O'Brady*, el *Lak-a-Nookie* también sobrevivió a la guerra.

ÍNDICE

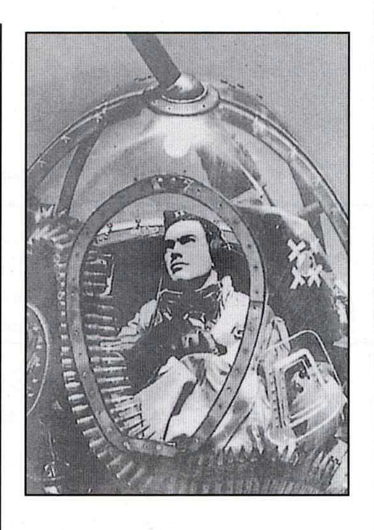
LA NUEVA NOVENA

El 16 de octubre de 1943 la Novena Fuerza Aérea del Ejército (AAF) de los Estados Unidos, que había operado en el Mediterráneo durante 15 meses, fue reconstituida en Inglaterra como una nueva fuerza táctica para apoyar la próxima invasión del continente europeo. Se hizo cargo de los cuatro grupos de B-26 (que sumaban en total unos 225 aparatos) del Mando de Apoyo Aéreo (ASC) de la Octava, y además, posteriormente, se le asignarían otros grupos de bombarderos medios y de ataque, cazas y aviones de reconocimiento y transporte. Pero mientras tanto, aquellos cuatro grupos de Marauder representaban la única potencia ofensiva de la nueva Fuerza Aérea, cuyas operaciones estaban ahora dirigidas por la antigua 3ª Ala de Bombarderos (BW), que había sido reconstituida como Noveno Mando de Bombarderos.

Aunque los Marauder habían dado un buen resultado como bombarderos tácticos en el teatro de operaciones europeo (ETO) desde el momento en que fueron asignados al Octavo ASC, todavía eran contemplados con escaso entusiasmo en los círculos oficiales de la AAF. Un informe secreto, en el que se comparaba la actuación en el norte de África del B-26 con la del B-25, indicaba que el Marauder había resultado menos eficaz que el Mitchell en ese teatro de operaciones, por lo que no era precisamente la primera opción de los mandos superiores de la Novena para constituir la punta de lanza de su fuerza de bombarderos medios. El recuerdo de las desastrosas consecuencias de sus primeras misiones, cuando formaba parte del Octavo Mando de Bombarderos, no había contribuido a ganarse precisamente la simpatía de algunos oficiales, y la mayoría de ellos tenían presente la todavía mala reputación del Marauder. Por otra parte, muchos de los hombres que verdaderamente habían pilotado en combate el B-26 conocían bien sus cualidades. Hacían todo lo que podían por defender un buen avión, aunque sus comentarios parecían caer muchas veces en oídos sordos –las malas reputaciones tienen la costumbre de perdurar– y los comités de investigación del Ejército empezaron a estudiar el historial de combate del Marauder.

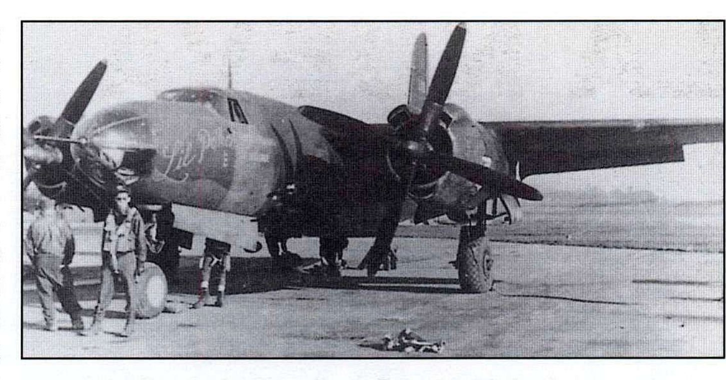
Sin duda era cierto que el B-26 era perfectamente seguro en manos expertas, tenía unas altas prestaciones y su velocidad de aterrizaje era elevada, y por lo tanto no podía considerársele como un avión que se distinguiese por perdonar los errores, lo cual lo hacía difícil de dominar por pilotos novatos. El Marauder aterrizaba siempre rápido, y la técnica correcta de aterrizaje consistía en tomar tierra con la rueda delantera del tren de aterrizaje elevada y manteniendo una velocidad de 201 Km/h incluso después de haber sobrepasado el límite de la pista. Al principio, era corriente que se produjesen capotajes cuando algún piloto novato aplicaba los frenos con demasiado entusiasmo (los frenos del B-26 eran de accionamiento asistido, y por lo tanto muy eficaces).

Incluso algunos pilotos experimentados se dejaron sorprender, como el as de caza Don López descubrió a su pesar. Sólo pilotó el Marauder durante un breve período como piloto de pruebas y no le encontró ningún problema, excepto el de los frenos. Hasta el final de la guerra, muchos pilotos del Ejército efectuaron



Aunque tenía un magnífico campo de visión en todas direcciones cuando estaba inclinado sobre el visor, el apuntador de un B-26 apenas disponía de espacio para sí mismo en el morro. Dos ametralladoras, cajas de munición y sus cintas de grandes proyectiles, hacían que el lugar estuviese un tanto repleto. Cuando, a mediados de 1944, disminuyó el riesgo de los ataques de los cazas de la Luftwaffe, una de las ametralladoras fue retirada (y en muchas ocasiones ambas). Bajo el panel visual liso para apuntar las bombas había una ventanilla para deshacerse de las vainas de los proyectiles.

con éxito la transformación de los cazas a los bombarderos, y era frecuente que al principio aplicasen demasiada presión en el pie al intentar reducir su velocidad o detener el avión, para regocijo de sus taimados jefes de mecánicos.

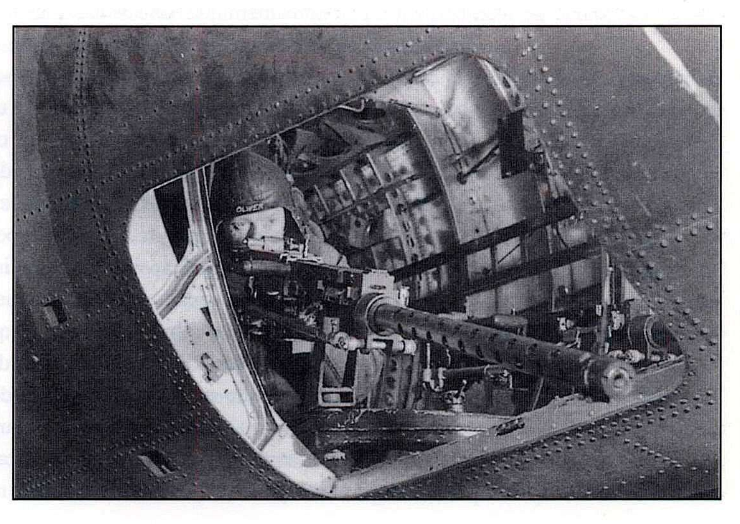


Se buscó solución a estos problemas, y generalmente se consiguió resolverlos, principalmente gracias al cuidado que ponían los pilotos y al constante refinamiento del programa de adiestramiento que se impartía a las tripulaciones antes de ser enviadas a ultramar. La introducción de aviones bimotores en el programa de formación de los pilotos norteamericanos también significó una gran diferencia. Estos aviones resultaron ser el "eslabón perdido" entre los aparatos de entrenamiento de un solo motor y los bimotores en servicio operativo en las unidades de combate, con lo que quedaba resuelto el verdadero problema con que se enfrentaban inicialmente los pilotos durante su transición a los B-26.

Aquí vemos a uno de los B-26B del 451° BS antes de que los seis miembros de su tripulación subiesen a bordo para ocupar sus puestos respectivos, ajustarse los correajes y encender los motores. Un modesto registro de misiones adorna al *L'il Po 'kchop*, aunque pronto se ampliaría hasta un total de 100 salidas completadas antes de junio de 1944.

Entre tanto, la Compañía Martin había determinado los orígenes de los defectos iniciales del bombardero y había resuelto la mayor parte de ellos en la cadena de producción. Esto se hizo a la sombra de cuatro reuniones de cuatro comités de investigación diferentes convocados para discutir el papel que debía desempeñar el B-26 en el futuro (si es que tenía futuro). Durante un tiempo la cancelación del programa fue una posibilidad muy real, pero en un momento en que en todos los teatros de la guerra se levantaban voces pidiendo más bombarderos tácticos, dar por terminado el programa del Marauder habría requerido una justificación más sólida en vista de la constante mejora de su historial de combate y de que su índice general de bajas era bastante reducido.

Con el B-25 Mitchell como el otro único bombardero medio norteamericano, el A-20 operando exclusivamente como bombardero de ataque y cuando, debido a los retrasos en su calendario de producción, todavía faltaban muchos meses para que se desplegase por primera vez en el ETO el A-26 Invader (que debía ser el sustituto del A-20 y del B-26) la AAF se habría visto en apuros para compensar la carencia de efectivos que se hubiese producido al cancelar el programa del B-26. Afortunadamente, como iban a poner de manifiesto los acontecimientos posteriores, el Marauder demostró de sobra que sus detractores estaban equivocados.



Las escotillas abiertas con ametralladoras portátiles eran verdaderas reliquias del pasado que posiblemente no tenían lugar en bombarderos modernos como el Marauder. No obstante, se mantuvieron hasta el día de la victoria en Europa, siendo empleadas ocasionalmente y consiguiendo algunos efectos; aunque el hombre que posa en esta fotografía no es lo que parece, se trata de un aviador alemán, probablemente un piloto de caza, que está dentro de un B-26 derribado haciéndose idea de cuál era el punto de vista del ametrallador cuando intentaba hacer saltar en pedazos a los Fw 190 y a los Bf 109.

La punta de lanza de la Novena

Los Grupos de Marauder del Noveno Mando de Bombarderos tenían previsto llevar a cabo sus operaciones de una forma muy parecida a como lo habían hecho mientras formaban parte del Octavo, similar también a los criterios



El Vicemariscal del Aire Trafford Leigh Mallory se detiene durante una visita a Borehan, base del 386º BG, para conversar con uno de los miembros de la tripulación de tierra que mantenían el *The Yankee Guerilla* a punto para el combate. Esta fotografía del Jefe de las Fuerzas Aéreas británicas fue tomada durante una visita de inspección a los aeródromos aliados realizada poco antes de la invasión.

de empleo del 2º Grupo de la RAF. Aunque esta unidad británica del Mando Aéreo Táctico no tenía unidades de Marauder, había sido modernizada sobre la base de los B-25, los A-20 y los Mosquito. Los aparatos americanos entregados a la RAF en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo tenían un radio de acción y prestaciones similares a los de sus homónimos norteamericanos, pero cuando se empleaba estrictamente como bombardero medio, el B-26 ofrecía un importante incremento de posibilidades en determinados aspectos respecto al B-25 o al A-20.

Mientras tanto, la AAF había decidido no establecer la base de sus unidades de B-25 en Gran Bretaña sino, en lugar de ello, mantenerlas en el teatro de operaciones del Mediterráneo (MTO) junto con los grupos de B-26 de la Duodécima Fuerza Aérea y los escuadrones de Marauder de la RAF y de la Fuerza Aérea sudafricana. De modo que los tres tipos de bombarderos bimotores medios y de ataque norteamericanos prestaron servicio en el ETO y en el MTO, aunque encuadrados en fuerzas aéreas diferentes.

Para los Grupos de bombarderos medios que todavía se encontraban en período de adiestramiento con el Marauder en los Estados Unidos, la perspectiva de realizar un turno de servicio en combate en ultramar tendía a despertar los rumores (no todo el mundo hacía demasiado caso a las historias que aseguraban que el B-26 era un avión gafado, difícil de pilotar y manifiestamente peligroso). Las nuevas tripulaciones que pronto prestarían servicio en la Novena AAF, también recordaban las "buenas" noticias que afirmaban que el Marauder había sido el avión más eficaz en los meses posteriores al Ataque contra Pearl Harbor, realizando grandes hazañas en el Pacífico. Éste fue el bombardero que había sido capaz de dar un par de buenas coces a los cazas japoneses, incluso al famoso Mitsubishi A6M Zero. Este tipo de cosas se comentaba tanto como los rumores sobre los accidentes con estos aviones.

Muchos pilotos notaban también una buena diferencia de velocidad en el bombardero que iban a pilotar en combate, y pocos podían negar que el B-26 podía dejar atrás a la mayoría de los demás bombarderos bimotores de la USAAF. En términos generales, la fe que habían depositado en este avión no quedó defraudada. Durante el período de acumulación de efectivos en preparación para apoyar la mayor invasión que el mundo había conocido jamás, el Marauder siguió confundiendo a quienes se dedicaban a difundir rumores, cosechando éxitos en el que era reconocido por todo el mundo como el teatro de operaciones más duro .

Lanzando sus primeras misiones de bombarderos medios el 18 de octubre de 1943, la Novena envió al 322º Grupo de Bombarderos (BG) a bombardear dos aeródromos franceses; estos ataques fueron seguidos cuatro días más tarde por otra incursión. Esta última misión resultó bastante accidentada para



Una escena de la línea de vuelo del "Campo Andrews" donde los Marauder del 452º escuadrón de bombardeo están siendo preparados por las diligentes tripulaciones de tierra.

los seis Marauder que fueron interceptados por 36 Bf 109G sobre Cambray-Epinoy. A pesar de ser superados en número por la formidable fuerza enemiga, las tripulaciones de los B-26 consiguieron rechazar a sus atacantes sin perder ningún avión. Los ametralladores norteamericanos reclamaron la modesta cifra de tres victorias probables.

El 24 de octubre se dispuso que los 36 Marauder que partieron a bombardear el aeródromo de Montdidier fuesen protegidos por una escolta de P-38, siendo ésta la primera vez que los Lightning llevaban a cabo este tipo de misión en el ETO. Sin duda las tripulaciones de los bombarderos se sentían reconfortadas con la presencia de sus "pequeños amigos" americanos, ya que los cazas de la Luftwaffe volvían a estar activos – 40 de ellos efectuaron hasta 54 pasadas de ataque contra los bombarderos medios–. Aunque en aquella ocasión los *Jagdflieger* no consiguieron derribar ni un solo Marauder, los eficaces ametralladores de los bombarderos se cobraron una cuenta de victorias de 3-3-6.

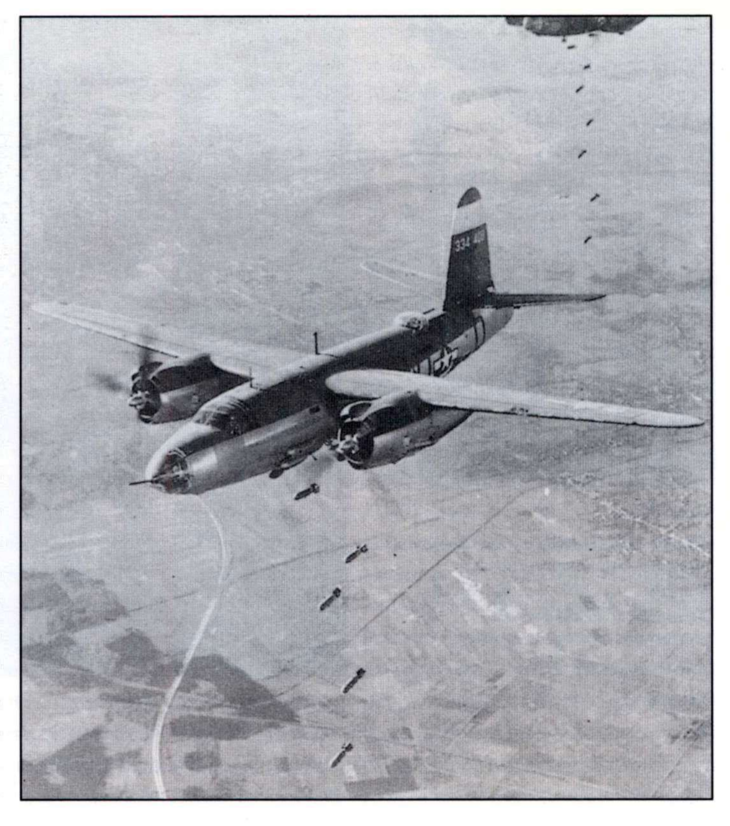
En noviembre, la Novena reagrupó sus unidades de B-26 en Alas de Bombardeo de Combate (CBW), cada una de las cuales tendría asignados dos grupos experimentados y dos nuevos. La 98ª CBW tenía el 322º y el 387º, y después se le asignarían el 394º y el 397º, mientras que la 99ª CBW estaría formada por los experimentados 323º y 386º junto con los nuevos 344º y 391º. Los demás grupos no entrarían en servicio operativo hasta 1944.

Según la directiva *Pointblank* (a quemarropa), la Octava Fuerza Aérea inició un proceso sistemático de aniquilamiento de las fuerzas de caza de la Luftwaffe, atacando todas las factorías en que se fabricaban los cazas y los componentes para su montaje, los centros de modificación y las bases aéreas. Acosando a la *Jagdwaffe* en el aire y en tierra mediante el empleo de los cazas en el doble cometido de escolta y ataque a tierra, la Octava pretendía conseguir aliviar la presión de los ataques contra sus bombarderos pesados hasta que llegase el momento en que éstos pudiesen ser acompañados por aparatos de escolta hasta los objetivos más distantes.

La contribución de la Novena a las operaciones *Pointblank* consistió en añadir el peso de sus bombas a la destrucción ya infligida a los aeródromos avanzados alemanes. Las tripulaciones de los B-26 "echaron los dientes" bombardeando bases aéreas y continuaron perfeccionando su técnica contra este tipo de objetivos durante los meses siguientes. Se consideraba necesario realizar repetidas visitas a los objetivos tácticos, debido principalmente a la casi total imposibilidad de producir daños duraderos en las pistas de aterrizaje de hierba o de hormigón. Dado que los cazas interceptores necesitaban muy poco espacio para despegar, en muchas bases de la Luftwaffe el relleno de los cráteres producidos por las bombas se había convertido casi en una más de las tareas rutinarias encomendadas a las tripulaciones de tierra.

El 3 de octubre, dos Grupos de Marauder atacaron el aeródromo holandés de Schipol. Las bombas fueron lanzadas a las 14:00 horas, cayendo la mayor concentración de ellas sobre los hangares, las pistas y los talleres de la

empresa Fokker, o muy cerca de estos objetivos. Poco antes de producirse la incursión había despegado un grupo de Bf 109G, pero no consiguió interceptar a los B-26, que tuvieron que verse las caras con el nutrido número de baterías antiaéreas pesadas emplazadas en Holanda. Milagrosamente, ningún avión fue derribado.



Una imagen clásica de una escena que se repitió miles de veces entre 1943 y 1945 mientras las fuerzas aéreas allanaban el camino para las tropas aliadas a través de Europa hasta el mismo corazón de Alemania. Aunque el 323° BG (conocido como los "Colas Blancas") acató la directiva emitida a finales de 1943 por el mando de la AAF, por la que se ordenaba quitar la pintura de camuflaje de sus aviones. Los jefes de unidad opinaban que sus aviones "desnudos" eran demasiado visibles desde arriba, así que en muchos casos los bombarderos tácticos mantuvieron las superficies superiores pintadas de color verde oliva pardo. Aquí se ve a dos aparatos del 456° BS lanzando sus cargas de bombas de 226 kg.

Las Bombas Volantes

Casi tres semanas después de la formación de la Novena Fuerza Aérea, los interpretadores fotográficos británicos descubrieron una serie de extrañas estructuras en el Paso de Calais, cerca de Abbeville. Los agentes de la resistencia confirmaron que los alemanes estaban efectivamente construyendo unos edificios que tenían uno de sus extremos con forma curvada, y que vistos desde el aire parecían gigantescos esquís. Al principio se localizaron seis "emplazamientos de esquís", luego 19, después 26; antes de finales de noviembre de 1943, el número de emplazamientos localizados por los reconocimientos fotográficos ascendía a 95. Los rumores de que estas edificaciones estaban relacionadas con aeronaves no pilotadas (las bombas volantes V1) eran persistentes.

El Mando Aéreo Aliado no estaba dispuesto a correr riesgos. La operación *Crossbow* abarcaba toda la campaña para borrar del mapa el programa de las bombas volantes. Los asentamientos de lanzamiento de las V1 eran identificados generalmente por el nombre en clave de *Noball,* aunque, para las tripulaciones de los bombarderos, esta denominación se extendía también a las enormes fortificaciones de Mimoyecques, cerca del Cabo Griz Nez, relacionadas con los cañones de largo alcance V3. En aquel entonces, las tripulaciones de los bombarderos medios tenían pocos conocimientos de lo que estaban bombardeando; el único dato que divulgaban sus oficiales de inteligencia era que se trataba de "objetivos especiales".

Situados a una distancia inquietantemente corta de Inglaterra, los emplazamientos de las bombas volantes estuvieron pronto bien defendidos por unidades de artillería antiaérea, y aunque las tripulaciones de los Marauder no tenían que volar muy lejos para llegar a estos objetivos, ni tenían que permanecer sobre ellos durante mucho tiempo cuando llegaban allí, pocas veces se consideraba que estas misiones fuesen como "el reparto del lechero".

El 28 de noviembre se identificó por fin el arma V1, y a partir de entonces, se desencadenó sobre sus plataformas de lanzamiento un auténtico diluvio de bombas de alto explosivo lanzadas por los bombarderos tanto tácticos como pesados de la USAAF y de la RAF. Los daños causados fueron considerables, y obligaron al enemigo a abandonar sus originales "asentamientos de esquís" y a establecer un nuevo tipo de rampas de lanzamiento, detectadas por prime-

ra vez cerca de Cherburgo. De nuevo, estos nuevos asentamientos fueron implacablemente atacados, a consecuencia de lo cual las misiones *Noball* acapararon una porción considerable de las horas de combate del Noveno Mando de Bombarderos durante el período que culminaría con el Día-D (a consecuencia de lo cual, en lugar de que la invasión fuese recibida por una lluvia de V1, ni una sola de ellas fue disparada hasta el 13 de junio de 1944).



Aunque al principio tomaron prestada gran cantidad de equipos de sus anfitriones de la RAF a su llegada a Inglaterra, las unidades de la Fuerza Aérea del Ejército fueron rápidamente inundadas con excelentes equipos fabricados en los Estados Unidos, como el camión cisterna de gran capacidad que se ve en primer plano de esta instantánea. Detrás del camión se ve al B-26B-35 41-31976 del 450° BS, recién repostado y listo para su siguiente misión desde el "Campo Andrews".

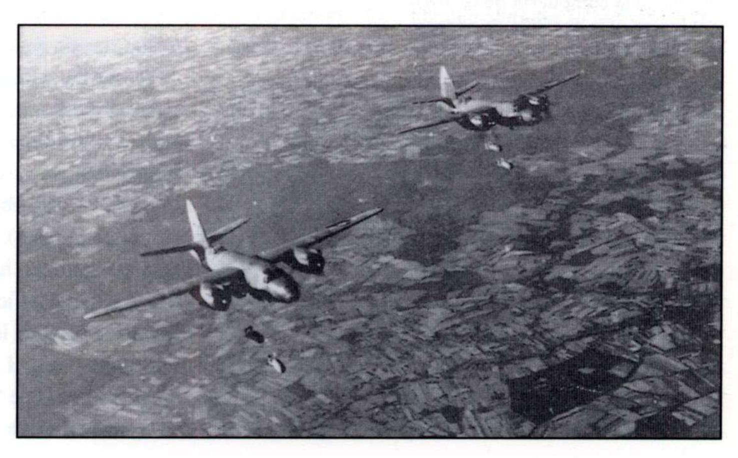
En la operación *Crossbow* participaron la mayoría de los tipos de bombarderos aliados, y los B-26 consiguieron resultados comparables a los obtenidos por bombarderos pesados como los B-17 o los muy eficaces Mosquito de la RAF. Una Fortaleza Volante necesitaba lanzar una media de 195,1 toneladas de bombas para infligir daños de categoría A (destrucción) en 30 asentamientos, mientras que la media del Marauder era de 223,5 toneladas para destruir 26 asentamientos (los Mosquito destruyeron 19,5 asentamientos con una media de sólo 39,3 toneladas). En el enorme esfuerzo aéreo aliado, los grupos de bombarderos medios de la Novena perdieron 30 aviones durante esta primera fase (anterior al Día-D) de la operación *Crossbow*.

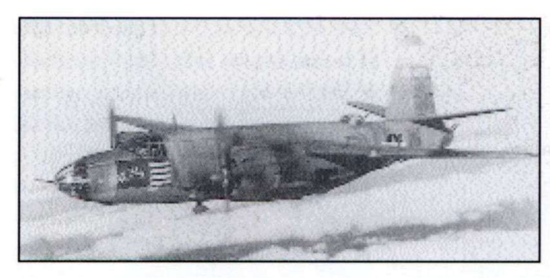
El carácter constante, durante las veinticuatro horas del día, de las salidas realizadas por los cuatro Grupos de B-26 de la Novena Fuerza Aérea en los meses de noviembre y diciembre de 1943 quedó fielmente reflejado en el número de misiones efectuadas. Se llevaron a cabo 1.790 salidas efectivas perdiéndose en ellas sólo ocho aviones.

Durante las últimas semanas de 1943, además de los objetivos *Noball*, las tripulaciones de los B-26 estuvieron también ocupadas atacando objetivos más convencionales relacionados con el esfuerzo bélico alemán, entre los que estuvo una nueva visita a Schipol el día 13 de diciembre. En esta ocasión, la gran concentración de baterías antiaéreas pesadas en los alrededores de Amsterdam hizo que la incursión costase bastante cara, ya que las piezas antiaéreas lograron abatir un aparato de cada uno de los Grupos 322°, 323° y 386° –el 387° BG fue el único que consiguió regresar a la base con todos sus aviones–. La mayoría de los 213 aviones participantes que sobrevivieron al ataque tuvieron que someterse a reparaciones en su estructura antes de poder realizar sus siguientes misiones.

El informe de inteligencia de esta misión decía lo siguiente: "En el ataque participaron cuatro grupos sumando un total de 216 aviones, en un esfuerzo máximo para devastar el aeródromo. Uno de los aparatos del 322° fue derribado y 34 de sus 54 aviones sufrieron daños en combate, y otros dos tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos; el 323° perdió sobre el objetivo al *Raunchy Rascal* junto con la tripulación del Tte. George F. Pipher, y seis de sus hombres resultaron heridos, además de 40 B-26 que

Identificado por los emblemas con forma de triángulo amarillo pintados en la cola de sus B-26, el 391° BG , con base en Matching, fue el quinto Grupo equipado con Marauder que se unió a la Novena Fuerza Aérea, y entró en servicio operativo en febrero de 1944. En algunas ocasiones los objetivos a atacar requerían que los B-26 lanzasen bombas más pesadas, por lo que era preciso utilizar las armas de mayor tamaño que estos aviones podían transportar (las bombas de 454 kg). En la imagen se ve cómo dos de éstas son lanzadas por cada uno de sus portadores a principios de 1944.





fueron alcanzados por el fuego antiaéreo, de los cuales tres tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos; el 386º perdió el *Hell's Fury,* con la tripulación del Capt. Sandford, al recibir un impacto directo, y 35 de sus aviones resultaron dañados, de los cuales, el *Man O'War* sufrió averías tan graves que su piloto tuvo que efectuar un aterrizaje sobre la panza en la base de Stansted. El 387º tuvo mejor suerte, saliendo con 38 aparatos dañados y sin ninguna baja".

Al aumentar el número de misiones de los Marauder, empezaron a conseguirse récords. Acostumbrados a ver fotografías y a oír historias sobre los B-17 que habían realizado multitud de misiones, los tripulantes de los bombarderos tácticos disfrutaban luciendo de forma similar los registros de sus misiones por el conocido procedimiento de pintar marcas sobre el fuselaje de sus aparatos que correspondían a cada misión realizada. Entre los primeros Marauder que realizaron 50 misiones estaba el 41-31877 *Bar Fly* (cuyo código era RU-V) perteneciente al 554º BS/386º BG.

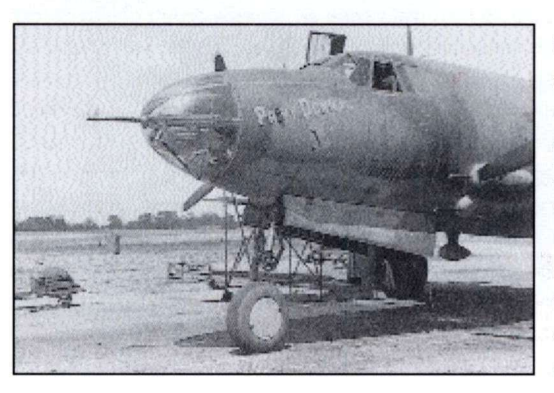
Aparte de los cazas y las baterías de defensa aérea, el factor disuasorio más eficaz que hacía difícil conseguir buenos resultados en los bombardeos era el muy cambiante tiempo sobre Europa. Los aviadores norteamericanos recién llegados al ETO no tardaron en comprender la obsesión de los ingleses por el tiempo, que a pesar de todo se vieron obligados a imitar. El mal tiempo significaba que las misiones se anulaban y que los turnos de servicio se prolongaban hasta que se completaba el número de misiones previsto.

Para resolver el problema de las nubes que cubrían los objetivos de los bombarderos dotados de visores convencionales "diurnos", durante el mes de diciembre la fuerza de bombarderos vio reforzadas sus capacidades al disponer del sistema de bombardero a ciegas británico *Oboe*. Los equipos Mk II del sistema *Oboe* fueron instalados en los B-26, y el 322º BG del Cte. Robert A. Porter fue elegido para formar una unidad especial con aviones dotados con este equipo. El 16 de febrero de 1944 se convirtió en el 1er Escuadrón de Señaladores Guías (Provisional).

El sistema *Oboe* era especialmente adecuado para su instalación en el B-26, ya que éste tenía un fuselaje lo bastante espacioso para acomodar los equipos necesarios, tanto en el compartimento del navegante como en la bodega de bombas posterior. El *Oboe*, con una precisión suficiente a distancias cortas (una media de +/- 122 m), era prácticamente imposible de interferir. En este aspecto era superior al sistema *Gee*, el sistema de ayuda a la navegación utilizado durante algún tiempo por los B-26 que iban en vanguardia.

Durante el otoño y el invierno de 1943/1944, el sistema *Oboe* hizo posible que 92 blancos cubiertos fuesen atacados por los bombarderos medios. Cuando las condiciones meteorológicas permitieron tomar fotografías aéreas de 75 de esos objetivos, se descubrió que las bombas habían hecho blanco en 71 de ellos. A partir de este análisis, la Novena Fuerza aérea llegó a la conclusión de que el resto había sido alcanzado de forma similar. Por lo tanto, el bombardeo instrumental se convirtió en una práctica habitual en las operaciones de los B-26 durante el resto de la guerra.

La naturaleza humana tiende a pasar por alto algunos elementos que son muy valiosos, y el *Privy-Donna,* alias B-26B 41-31658/RU-A del 454º BS, es un perfecto ejemplo de ello. El piloto de este bombardero, que realizó más de 100 misiones, era el Capt. E. E. Curran. Aquí le vemos mientras se le efectuaban trabajos de mantenimiento entre salidas, en su lugar de estacionamiento en Boxsted a principios de 1944. El bombardero presenta detalles interesantes, entre los que destaca la antena de varilla que está delante del parabrisas, la antena del radiogoniómetro, situada detrás de la compuerta de la rueda del morro, y la escotilla de escape del piloto abierta.



La AAF clasificaba los resultados reales de sus bombardeos medios en cuatro categorías: "superior", que significaba que todas las bombas habían caído dentro de un círculo imaginario de 76 metros de radio trazado alrededor del centro del objetivo, el DMPI (Punto de Impacto Principal Directo), mientras que "excelente" significaba que las bombas habían caído dentro de un círculo de 152 m. La clasificación de "insatisfactorio" significaba que la mayoría de las bombas habían caído fuera del objetivo o que sólo el 10% había hecho impacto. La última categoría era la de "indeterminado", que, como sugiere su denominación, era la más difícil de evaluar, ya que indica-



Enseñando los secretos del oficio, un armero aconseja cómo cargar la munición a uno de los ametralladores de la tripulación de vuelo de un Marauder, que parece estar haciendo todo el trabajo duro en la zona de dispersión del 554º BS en Great Dunmow.

ba que el objetivo había quedado rápidamente oculto a la vista humana y a las lentes de las cámaras aéreas, generalmente a causa del humo de las primeras bombas lanzadas. En otros casos el factor que hacía que se asignase la clasificación de indeterminado era la presencia de nubes o de niebla.

Este tipo de resultados eran frustrantes para las tripulaciones, ya que lo más probable era que el objetivo en cuestión fuese designado para un nuevo ataque. Pese a todo, la confianza que la Novena tenía depositada en el Marauder quedaba de manifiesto por el hecho de que ninguna otra unidad de la AAF utilizaba las clasificaciones de bombardeo superiores a la de excelente. El hecho de que todos los Grupos de B-26 fuesen capaces de conseguir resultados calificados en la categoría de "superior" resultaba gratificante para las tripulaciones, para los jefes de Grupo y para los escalones superiores de mando.

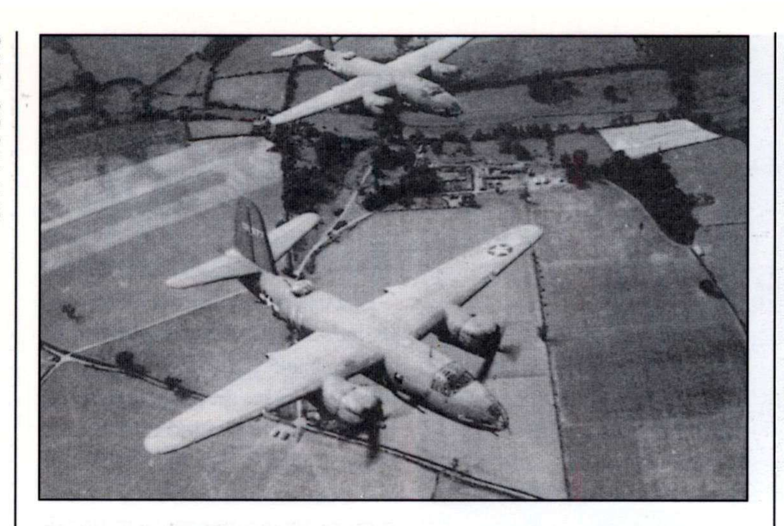
En enero de 1944 tuvo lugar un acontecimiento de no poca importancia: un B-26 del 322º BG realizaba su misión número 50. Si se tiene en cuenta que seis meses antes la mayoría habría considerado este acontecimiento como el producto de la imaginación de un guionista de Hollywood, el hecho de que el B-26B-25 41-31819, bautizado con el nombre de *Mild and Bitter (suave y amargo),* como una famosa marca de cerveza británica, hubiese alcanzado esta cifra significó un importante motivo de celebración en Great Saling, y las tripulaciones de vuelo y de tierra se esmeraron en que fuese por todo lo alto.

Otros Marauder, por no mencionar a los miembros individuales de las tripulaciones de vuelo, también se estaban acercando a la marca del "50 mágico". Aproximadamente en esta época se decidió que, a partir de entonces, 50 misiones representarían un turno de servicio completo para las tripulaciones de vuelo de los escuadrones de B-26.

Durante los meses de enero y febrero los grupos de B-26 se embarcaron en la rutina de realizar misiones de bombardeo prácticamente a diario, efectuando dos o tres salidas por la mañana y algunos días por la tarde, siempre que el tiempo lo permitiese. Los objetivos *Noball* fueron sometidos a intensos ataques, y el 322º BG intercaló entre ellos, otros contra objetivos más convencionales, especialmente contra aeródromos, entre los que se contaban Gilze-Rijen, Deelen y St. Trond.

Había una gran variedad de objetivos que debían ser neutralizados antes de la invasión, y con el fin de impedir que los alemanes tuviesen el menor indicio sobre la verdadera zona elegida por los aliados para desembarcar, hubo que bombardear toda la costa noreste de la Europa continental. De este modo se consiguió impedir a los alemanes la utilización de cientos de kilómetros de vía de las redes ferroviarias francesa, belga y holandesa, además de los enlaces por carretera y vía fluvial con las costas del Canal.

La mayoría de las bases de la Luftwaffe que se encontraban dentro de la zona de ataque de Normandía quedaron prácticamente inutilizadas. Ahora



Dos B-26 del 553° BS/386 BG, que realizan prácticas de vuelo en formación, llevan la insignia nacional con reborde rojo. Este reborde rojo se añadió para que la insignia nacional norteamericana tuviese los tres colores tradicionales, pero pronto fue retirada en todos los teatros de operaciones cuando los mandos del Pacífico argumentaron que cualquier emblema de color rojo (como el círculo rojo de la "albóndiga" japonesa) era un anatema.

era casi imposible para los mandos aéreos alemanes operar sin sufrir importantes bajas de aviones, personal e instalaciones. Muchos decidieron que lo más prudente era retirarse hasta quedar fuera del alcance de los bombarderos bimotores. Por fin, esta parte de la campaña de la Novena empezaba a dar frutos después de muchos meses de duro trabajo.

Aunque fue predominantemente una campaña estratégica de la Octava Fuerza Aérea, el período comprendido entre los días 20 y 25 de febrero de 1944 –conocido como la "Gran Semana"– requirió también la participación de los bombarderos medios de la Novena, a los cuales se encargó mantener la presión sobre la fuerza de cazas de la Luftwaffe bombardeando continuamente sus bases. Tanto el 322° BG como el 323° BG se distinguieron durante este período, reconociéndose finalmente los méritos de las tripulaciones de la primera de estas unidades con la concesión de una DUC (Citación como Unidad Distinguida).

El 15 de febrero, el 391° BG del Col. Gerald E. Williembas, con base en Marching, se convirtió en la primera del segundo grupo de unidades de B-26 asignadas a la Novena que entraba en servicio operativo. Con sus 572°, 573°, 574° y 575° Escuadrones de Bombarderos (BS), el grupo adoptó el símbolo de identificación que consistía en un triángulo equilátero amarillo pintado en el empenaje de cola de sus aviones, que estaba de acuerdo con las normas relativas a los emblemas de los aviones aliados. Todos los emblemas se basaban en dos colores, utilizándose el amarillo y el blanco para las franjas horizontales y diagonales y para los triángulos. La excepción a esta regla era el 322° BG, que se identificaba por no llevar ningún emblema distintivo en la cola.

Tras una misión inicial de diversión el 29 de febrero, el 344° BG (compuesto por los 494°, 495°, 496° y 497° BS) entró en servicio operativo el 6 de marzo, partiendo en misión desde Stansted con el jefe de grupo, Col. Reginald F. Vance, al frente. El objetivo de aquel día era el aeródromo de Bernay St. Martin, que fue bombardeado por el 344° según lo previsto. En esa misión las tripulaciones tuvieron su primer contacto con la artillería antiaérea y cuatro aviones regresaron a la base con unos cuantos orificios en el fuselaje. Al día siguiente atacaron el aeródromo de Conches, siendo calificado por el mando el bombardeo llevado a cabo por el 344° como "muy bueno", lo cual fue motivo de un mensaje de felicitación del Cuartel General de la 99ª CBW.

El 8 de marzo, el 344° envió a 54 Marauder a Soesterburg. El tiempo



Cargar de bombas docenas de bombarderos durante una serie de salidas que parecía no tener fin podía resultar un trabajo agotador, y los hombres de las tripulaciones de tierra agradecían cualquier ayuda eficaz por poca que fuese. El camión de bombas americano, con las vigas de hierro de soporte y poleas, permitía a las tripulaciones colocar las bombas sobre soportes, que después eran llevados debajo de las bodegas de bombas abiertas. El B-26 que se ve al fondo de esta fotografía tenía por nombre *EXTRA?* Obsérvese su impresionante registro de misiones.

sobre Inglaterra era nuboso, y dos B-26 chocaron en el aire a causa de la mala visibilidad, provocando la muerte de los seis hombres que formaban la tripulación de cada uno de los aparatos. El resto de la formación siguió adelante con la misión, y la unidad volvió a ser felicitada de nuevo por los resultados del bombardeo.

El 394º BG (584º, 585º, 586º y 587º BS) realizó su primera misión desde Boreham el 23 de marzo, al mando del Col. Thomas B. Hall. Antes de entrar de lleno en combate, había realizado varias misiones de adiestramiento en el teatro de operaciones y una misión de diversión, pero las tripulaciones se sorprendieron cuando comprobaron que no se les sometía a un período de adiestramiento de 30 días, antes de su primera misión de combate. Esto se debió, sin duda, a la proximidad de la invasión, aunque, como es natural, ninguno de sus miembros conocía la fecha del Día-D.

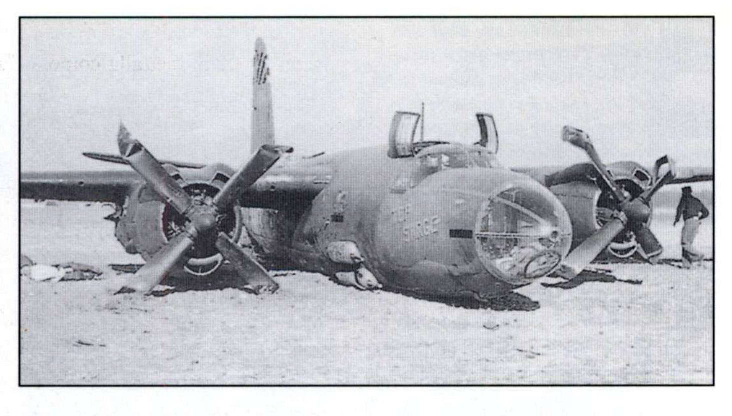
A pesar de la buena navegación realizada hasta el aeródromo de Beaumont-le-Roger, el bombardeo del 394º quedó largo debido a que el objetivo estaba cubierto de nubes. Se conseguirían mejores resultados tres días después, cuando los Marauder regresaron a Imjuiden. Éste era el objetivo que había humillado a los hombres del 322º BG y que había estado a punto de dar al traste con las posibilidades del B-26 de convertirse en un bombardero medio eficaz. Por estos motivos, Imjuiden era un candidato "natural" para recibir una segunda visita. La oportunidad llegó el 26 de marzo. Como suburbio situado junto al mar, además de una estación de energía eléctrica, esta localidad holandesa contenía otras varias instalaciones industriales, entre las cuales estaban algunas destinadas a apoyar a las lanchas rápidas.

Los muelles de estas últimas fueron aquel día los objetivos principales de los tripulantes de los Marauder, entre los cuales había hombres del 394º. Para ellos ésta era su primera misión de verdad, y resultaría ser un duro bautismo de fuego. La 98ª CBW, que en un esfuerzo máximo había enviado una fuerza de 52 Marauder, perdió uno de sus aviones derribado por las defensas antiaéreas y otros muchos sufrieron daños de diversa índole.

Una demostración categórica de la nueva eficacia del B-26 fue el hecho de que el 322º (apodado "Los Aniquiladores de Nye") iba al frente de toda la fuerza, que sumaba en total 344 aviones. La contribución del 322º fue de 54 Marauder, todos los cuales consiguieron volver a la base, si bien 20 de ellos regresaron con agujeros en su fuselaje producidos por la metralla de los proyectiles antiaéreos. Sobre la base enemiga se lanzaron aproximadamente unas 100 toneladas de bombas, y las tripulaciones contaron al menos cuatro impactos directos. Los B-26 se habían vengado del desastre del 17 de mayo de 1943.

En la décima misión del 394º BG, el 12 de abril, se demostró que la artillería antiaérea podía cumplir su misión de proteger objetivos sin necesidad de derribar bombarderos. Con un emplazamiento de piezas de artillería sobre raíles situado en Dunkerque como objetivo, el Grupo salió para realizar una misión experimental de señalamiento mediante el sistema *Oboe.*

Este procedimiento requería seguir un rumbo en línea recta durante un largo espacio de tiempo, y en esta ocasión el tiempo era despejado. Teóricamente, esto daba a los artilleros antiaéreos tiempo más que suficiente para apuntar sus armas mientras los Marauder estaban todavía a mitad de camino sobre el Canal y, de hecho, las tripulaciones vieron las letales explosiones negras que intentaban alcanzarles durante toda la ruta hasta el objetivo y al iniciar el regreso. A pesar de estas atenciones, los aviones sólo sufrieron daños superficiales; por otra parte, todas las bombas cayeron lejos del objetivo.



Éste es el estado en que quedó el *Top Sarge*, del 387° BG, tras aterrizar en Inglaterra al final de una dura misión. El efecto de amortiguación de las alargadas góndolas motrices del B-26 (y de sus hélices de cuatro palas) significaba, en muchas ocasiones, que después de un aterrizaje sobre la panza en línea recta era posible reparar el avión en lugar de dejarlo fuera de combate definitivamente. Prueba de ello es la "línea de pérdida" horizontal que hay al comienzo del ala del 704, la cual, al parecer, rompió el flujo de aire sobre la superficie interior del ala lo suficiente para que el piloto mantuviese algún control durante un poco más de tiempo cuando tuvo que cerrar gases, algo fundamental en un avión como el B-26 que tenía una velocidad de pérdida muy alta.

El 9 de mayo, el *Mild and Bitter* volvió a ser el protagonista al convertirse en el primer B-26 en conseguir completar 100 misiones desde Inglaterra. Todo el mundo pareció volverse loco en la base de Great Saling cuando el Marauder tocó tierra aquella tarde tras bombardear el aeródromo de Evreaux/Fauville, cerca de Rouen. A sus mandos estaba, como en otras 28 ocasiones, Paul Shanon, que había pilotado por primera vez este avión en particular el 12 de agosto de 1943. La maquinaria propagandística de la Novena Fuerza Aérea no fue nada lenta en exprimir este éxito en todo su valor, y se pidió a Shanon que pusiese su granito de arena:

"Todos los disparos antiaéreos fallaron el tiro contra nosotros por un amplio margen. En muchas ocasiones se ha llamado al *Mild and Bitter* 'el avión con más suerte de la Novena Fuerza Aérea', ya que ha recibido menos de 50 orificios producidos por proyectiles antiaéreos, y la mayoría de ellos han sido pequeños. En una sola ocasión los daños sufridos en combate lo han mantenido en tierra: hace pocos días, cuando la reparación de un cable eléctrico requirió unas cuatro horas, lo cual no fue demasiado tiempo entre misiones. Sus motores son los mismos que se le instalaron originalmente. Sólo se le han cambiado una magneto, una bomba hidráulica y sólo se le han hecho unos pocos cambios rutinarios de bujías. Nunca ha vuelto a la base volando con un solo motor y nunca ha abortado una misión a causa de una avería mecánica".

"En las 100 misiones que componen su carrera, el *Mild and Bitter* ha volado 449 horas y 30 minutos y, de este tiempo, 310 horas y 40 minutos han sido en combate. Ha recorrido aproximadamente 93.000 km –más de dos veces la vuelta al mundo– y ha consumido unos 332.300 litros de gasolina. Ha llevado a la batalla a 166 tripulantes y nunca se ha sufrido una sola baja a bordo de él".

Shannon redondeó este elogioso testimonio dando unos cuantos detalles de las hazañas en combate del viejo avión:

"En total ha atacado objetivos militares situados en el norte de Francia en 44 ocasiones, aeródromos en 38 ocasiones (y) estaciones de ferrocarril 14 veces".

Otro de los que competían por el galardón de ser el primer avión en realizar 100 misiones era otro aparato del 322° BG, el B-26B-25 41-31773 –bautizado con el apropiado nombre de *Flak Bait* (Cebo antiaéreo), que conseguiría superar esa marca–. Curiosamente el 773 no era tenido en tan alta estima como el 819, aunque la competición por ser el primero en alcanzar la marca de 100 misiones fue seguida con mucho interés. En parte, la

razón de ello era que el *Flak Bait* hacía más que honor a su nombre, ya que parecía atraer la metralla como si fuese un imán. El *Mild and Bitter*, que había sido bautizado por su jefe de mecánicos, el tejano William Stuart, después de que el avión hubiese realizado unas 40 misiones, era, sin duda, el favorito de todos. En realidad nadie sabía por qué.

Desde el 15 de mayo, los ataques contra los aeródromos quedaron confinados a aquellos situados dentro de un radio de 210 km alrededor de Caen. La intención era obligar a la Luftwaffe a retirarse, al menos, la misma distancia que los aviones aliados tendrían que volar para alcanzar las playas de la invasión. El plan general era aislar completamente Normandía y Bretaña destruyendo los principales puentes sobre los ríos. Esto obligaría al enemigo a descargar sus suministros y tropas, transportarlos a través de los ríos por medio de puentes de pontones o con barcas y volver a cargarlos en trenes al otro lado del curso de agua, con lo que todo este proceso consumiría una enorme cantidad de tiempo; y además las fuerzas aéreas aliadas no tenían ninguna intención de permitir a los alemanes continuar sin ser molestados a partir de ese punto –las locomotoras y vagones de carga de reserva serían incesantemente bombardeados y ametrallados, al igual que el tráfico fluvial–. Cuando no tuviesen más remedio que utilizar las carreteras, éstas también se batirían intensamente.

Los ocho Grupos

Con el Col. Richard T. Coiner al frente, el 397° BG (compuesto por los escuadrones de bombarderos 566°, 597°, 598° y 599°) entró en servicio operativo el 20 de abril en la base de Rivenhall. Era la octava, y última, unidad de Marauder de la Novena Fuerza aérea que entraría en acción. Su debut consistió en una misión de combate para bombardear un aparentemente inocuo aeródromo francés situado en un lugar llamado Le Ploy Ferme. Podía parecer algo extraño para las tripulaciones, pero albergaba un "nido" de V1.

El 397° llegó a Inglaterra con un magnífico historial de adiestramiento en los Estados Unidos "nunca antes igualado", y un trofeo para demostrarlo. Las tripulaciones del Grupo llevaron hasta Inglaterra unos 75 B-26B-55 camuflados, muchos de los cuales fueron total o parcialmente despojados de pintura quedando con su superficie metálica natural antes de que llegase el Día-D.

El 27 de abril, el 394° experimentó sin proponérselo una de las ironías de la guerra. Los Marauder bombardearon con excelente precisión la estación de clasificación ferroviaria de Cambray, y no volvieron a acordarse de ello hasta tiempo después, cuando los "Reventadores de Puentes" se trasladaron a Francia estableciendo su base a las afueras de esa misma ciudad. Los americanos fueron agasajados por el alcalde de la localidad, que estaba encantado de que los B-26 hubiesen sido tan cuidadosos colocando sus bombas.

Con el día de la invasión acercándose, el ritmo de las operaciones se aceleró considerablemente durante el mes de mayo. Se asignaron cinco grupos principales de objetivos a las fuerzas aéreas tácticas que debían ser neutralizados preferiblemente antes de que comenzase la operación *Overlord*:

¡El primero en completar 50 misiones! El famoso *Mild and Bitter* del 452° BS fue recibido con una gran celebración en la zona de estacionamientos de Great Saling. Este avión (cuyo piloto era entonces Paul Shannon) llegaría a completar más de 100 misiones. Finalmente fue enviado de vuelta a los Estados Unidos, pero se estrelló antes de que pudiese ser preservado para la posteridad. Ese honor recayó en su gran rival, el *Flak Bait*, del 449° BS.





Las mañanas cubiertas de niebla de Inglaterra perdieron rápidamente su encanto para los jóvenes americanos cuando la rutina diaria significaba tener que levantarse ¡para ir a que les disparasen! En las bases de Marauder, como la de Earl's Colne, las fundas hechas a medida evitaban que la constante humedad llegase al interior de la torreta y a los mecanismos de las armas. Aquí los aparatos del 453° BS esperan a que llegue el camión cisterna mientras dos miembros de la tripulación de vuelo, en lugar de la de tierra, preparan la principal posición defensiva del bombardero para el combate.

baterías de artillería de costa, comunicaciones ferroviarias, puentes sobre el Sena, puentes sobre el Mosa y bases aéreas situadas en Francia. Los cazabombarderos iniciaron el día 7 la campaña de los puentes, y los bombarderos medios hicieron su entrada en escena dos días después, cuando los B-26 atacaron los puntos de paso del Mosa. Era preciso alcanzar un alto grado de precisión, y los tripulantes de los Marauder recibieron una información muy detallada para reducir el riesgo de que las bombas quedasen demasiado cortas o largas.

El 28 de mayo, el 397° se encontró con una mortífera barrera antiaérea cuando fue enviado a bombardear el puente ferroviario sobre el Sena de Maissons Lafitte. No fue abatido ningún Marauder, y aunque 21 de ellos regresaron con orificios en el fuselaje, ninguno era lo bastante grande como para derribar a su objetivo. El tramo Sur del puente se había desplomado sobre el cauce del río para cuando los B-26 emprendieron el regreso a su base.

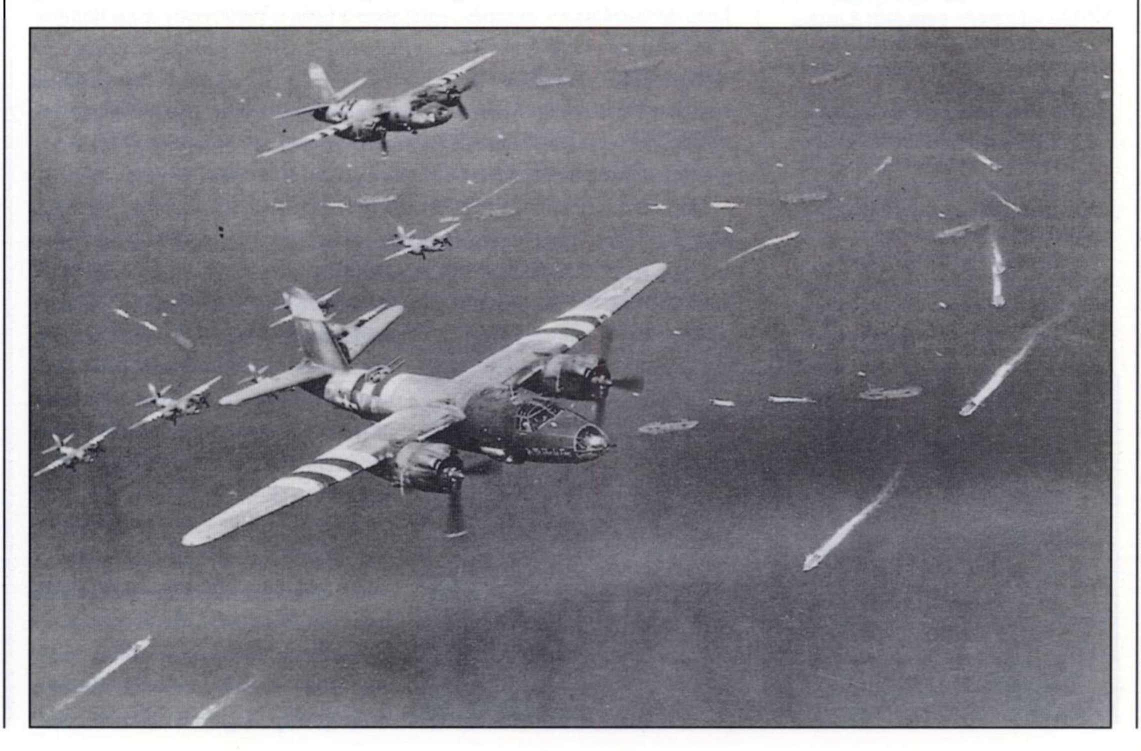
Próximos los unos a los otros para darse protección mutua sobre las escasas nubes, estos bombarderos del 344° BG van a la guerra. El aparato más cercano a la cámara (casi con toda seguridad, esta fotografía fue tomada desde la compuerta trasera izquierda de otro B-26) está pintado por completo con el camuflaje con manchas en color verde medio, mientras que los aviones del 494° BS (código K9) que se ven a su derecha presentan un acabado "mitad y mitad".

EL DÍA-D HACIA LAS ARDENAS

El 6 de junio, la Novena División de Bombarderos de la Novena Fuerza Aérea emprendió una serie de misiones muy exigentes y que podían suponer un alto grado de riesgo para las tropas que desembarcaban en las playas de la invasión. El General Anderson se había comprometido a enviar 320 bombarderos sobre siete objetivos situados en la Playa "Utah" entre la hora H menos 30 minutos y, si fuese necesario, hasta la hora H menos medio minuto. Ni que decir tiene que Anderson no podría haber tomado esta decisión si no hubiese tenido una fe absoluta en la capacidad de sus tripulaciones de B-26 y A-20 para acometer esta tarea. Lo que esta operación significaba fundamentalmente era que las tropas aliadas iban a desembarcar en medio de la humareda generada por las explosiones de las bombas que estallarían unos pocos cientos de metros delante de ellos. Se tuvieron en cuenta todos los detalles, hasta el punto de que se consideró el hecho de que si se utilizaban bombas muy grandes, las que fallasen sus blancos producirían cráteres en el terreno que tendrían que atravesar poco después los soldados invasores, y no podía permitirse que nada obstaculizase su avance.

A partir de las 05:17 horas del 6 de junio, los escuadrones de B-26 comenzaron a efectuar, de uno en uno, una serie de ataques siguiendo un sistema de relevos sobre los objetivos designados. Sus bodegas estaban cargadas con bombas de 45 kilos con espoleta de percusión instantánea. La sin-

El 6 de junio había tantos barcos en el Canal de la Mancha que los pilotos decían sarcásticamente que casi se podía cruzar a pie desde Inglaterra pasando de uno a otro. Con una vista de primera de la operación, las tripulaciones de una formación de combate de ocho B-26 del 555° BS se disponen a realizar su segunda o tercera misión del día. A la cabeza de ellos va el 41-31812, con el nombre de *Mr. Five by Five,* que en julio de 1944 había efectuado ya 75 misiones. Los Marauder estuvieron entre los primeros aviones que llegaron sobre las playas aquella memorable mañana.



cronización era vital, y las tripulaciones habían recibido instrucciones de regresar a la base con las bombas si había la menor sospecha de que no habían llegado a tiempo de lanzarlas en el momento exacto.

Pronto se cayó en la cuenta de que la formación en caja normal de los Marauder compuesta por 18 aviones era demasiado grande para el grado de precisión requerido en la primera mañana de la operación *Overlord*, y el tamaño de la formación fue reducido a seis aparatos por caja. Esto significaba que si se fallaba un blanco cuando el apuntador del bombardero que iba en cabeza daba la señal de lanzamiento, menos bombas caerían entre las tropas propias.

Inicialmente, los bombarderos medios debían bombardear visualmente desde una altitud mínima de 4.000 pies, pero cuando se recibieron las últimas predicciones meteorológicas para el Día-D, esta altura de bombardeo tuvo que ser reducida hasta situarse por debajo de los 3.500 pies. Las condiciones estaban todavía lejos de ser las ideales cuando se tomó la decisión de iniciar los ataques. Se estableció la hora del despegue entre las 03:43 y las 05:00 horas. El tiempo era pésimo, con el cielo encapotado y chubascos persistentes, y las tripulaciones estaban llenas de dudas. ¿Conseguirían establecer la formación correctamente? ¿Serían capaces de ver, siquiera, sus objetivos con este tiempo?

A pesar de todo, unos 400 Marauder consiguieron despegar y llegar sobre las playas a tiempo. El primer objetivo consistía en tres baterías de artillería de costa situadas justo delante de la zona de desembarco británica. A las 06:05 horas, los B-26 estaban sobre la Playa "Utah", y 20 minutos después las compuertas de las bodegas de bombas se abrían sobre otras cinco baterías, que poco después dejaron de constituir una amenaza para las tropas americanas atascadas en la Playa "Omaha". Algunas tripulaciones se encontraron bombardeando desde 4.000 pies, mientras que otras tuvieron que lanzar sus bombas desde sólo 2.000 pies de altura, y el tiempo no dejaba de cambiar constantemente.

Los bombarderos lanzaban su carga de bombas volando en paralelo a la línea de las playas y después regresaban a la base para recargar las bombas y repostar combustible para la siguiente salida. Se celebraba una rápida reunión posterior a la salida e inmediatamente las tripulaciones volvían a poner rumbo a Normandía. Nadie quería perderse esta fiesta, y algunos aviones despegaban con sólo la mitad de sus tripulantes a bordo, repartiéndose los puestos imprescindibles entre los que estaban disponibles.

Uno de los cientos de tripulantes de Marauder que estuvieron sobre las playas el Día-D fue el apuntador Charles Middleton, del 496º BS del 344º BG. Así recuerda aquella histórica jornada:

"A la 01:00 del día 6, estaba durmiendo profundamente hasta que fui despertado a eso de la 01:30 por el oficial de servicio para asistir al *briefing* previo a la misión. No tengo la menor idea de lo que desayuné. En cuanto a indumentaria, llevaba lo que solía ponerme para una salida de combate: la camisa y los pantalones del uniforme encima del pijama y un traje de vuelo encima del uniforme, además de una cazadora A-2. Llevaba puesta mi 'gorra de las 50 misiones' porque encima de ella podía ponerme un casco de acero para protegerme de la metralla.

En esta escena en el estacionamiento de dispersión de Dunmow en junio de 1944 se ve a un B-26F del 553º BS que está siendo preparado para salir a otra misión en apoyo de la invasión. Durante las primeras semanas de la operación *Overlord*, los bombarderos tácticos realizaban a diario múltiples misiones a través del Canal, y para reducir al mínimo el tiempo que permanecían en tierra rearmándose, los B-26 eran cargados con bombas que los armeros del escuadrón habían apilado previamente en los estacionamientos de dispersión.



También llevaba mis botas de montar marrones, que no se soltarían si teníamos que saltar en paracaídas, y mis botas de vuelo forradas de lana de borrego que se ajustaban mejor que las botas reglamentarias".

"Cuando estábamos en vuelo se añadían otros aditamentos: un chaleco salvavidas Mae West y un arnés de paracaídas. Solía guardar mi paracaídas de pecho sobre la mesa del operador de radio. Encima de todo esto, iba un chaleco antifragmentos, que solíamos ponernos cuando nos aproximábamos a Francia".

"El *briefing* previo a la misión se celebró a las 02:30. Uno de los principales detalles que recuerdo más vívidamente es el número de aviones alemanes que podían enfrentarse con nosotros, pero no había que preocuparse demasiado, ¡habría 7.000 aviones aliados en el aire!".

"El tiempo era espantoso: nubes bajas, lloviznas y niebla. Por lo que recuerdo, despegamos a eso de las 04:00 horas. El primer intento de constituir una formación adecuada fue un verdadero caos. No conseguimos alcanzar la formación principal y perseguimos al grupo hasta mitad de camino sobre el Canal; cuando el sol empezaba a salir, logramos por fin alcanzarlo y ocupamos una posición que parecía desocupada. Entonces pensé, y todavía sigo pensándolo, que iba en el Marauder número 13 que cruzaría la cabeza de Playa de 'Utah', dijesen lo que dijesen los registros de la misión, la historia del grupo o cualquier otra cosa por el estilo. El 344º había sido elegido para ir al frente de todos los demás grupos, así que éramos los primeros".

"Cuando cruzábamos el Canal, me dio la impresión de que se podía cruzar caminando de barco en barco sin mojarse los pies. Cuando nos aproximamos a la costa pude distinguir algunos disparos de la artillería naval y algunas salvas de respuesta. Según lo planeado debíamos estar sobre la playa antes de que las tropas desembarcasen, a las 06:30 horas".

"A causa de lo bajas que estaban las nubes, tuvimos que disminuir nuestra altura de bombardeo hasta unos 3.500 pies. Volábamos paralelos a la línea de la costa y lanzamos nuestras bombas de 113 kg directamente sobre la playa, en la arena. Me dije a mí mismo que estábamos construyendo pozos de tirador y explotando las minas".

"Por nuestra parte, fue una 'pasada del lechero'. Tres horas y cincuenta minutos después estábamos de regreso en Stansted sin incidentes. Así terminó mi salida de combate número trece".

Middleton llegó a completar 67 salidas y 230 horas de combate antes de terminar su turno de servicio el 11 de septiembre de 1944.

La superioridad aérea aliada hizo posible que los bombarderos medios llevasen a cabo sus misiones sin temor a ser molestados por los cazas de la Luftwaffe, con lo que literalmente se limitaron a desfilar de un lado para otro sobre las playas de desembarco, casi como si estuviesen en un polígono de tiro. Hasta el fuego antiaéreo alemán era escaso, y el coste de las operaciones del día fue de sólo tres B-26 y quince tripulantes.

Al terminar "El Día Más Largo" los B-26 y los A-20 habían contribuido con más de 1.000 salidas a las 4.656 realizadas por todos los elementos de

Las salidas en apoyo de la invasión se cobraron inevitablemente un alto precio entre las filas de los Marauder, pues el fuego terrestre alemán parecía surgir de todas partes, a pesar del diluvio de bombas que se había desencadenado sobre ellos, gran parte a cargo de los B-26. El 23 de junio el *Blazing Heat*, que hasta aquel momento había completado a lo largo de su carrera en el frente más de 90 misiones, capotó sobre el morro en la base de Great Dunmow, pero fue salvado de acabar en un montón de chatarra porque ni su tripulación de vuelo ni la de tierra quería ver reducido a chatarra a uno de los veteranos del 398º. Así pues, el 585 fue reparado y pudo llegar a las 100 salidas.





la Novena Fuerza Aérea en apoyo de la mayor invasión de la historia. Los efectos producidos por los bombardeos de primera hora de la mañana eran difíciles, si no imposibles, de estimar. Según la historia oficial de la AAF, "allá donde pudieron evaluarse posteriormente los efectos de parte de las acciones llevadas a cabo por los bombarderos medios en la Playa 'Utah', el 35% de las bombas cayeron según los informes en el lado del mar de la línea de marea alta, pero el 43% cayeron dentro de un radio de 300 metros de sus objetivos".

Tras haber recibido nada menos que 264 impactos producidos por la metralla en una misión sobre St. Omer, este B-26 del 397° BG fue inevitablemente apodado *Patches* (Parches). Pocas secciones de las tripulaciones de tierra trabajaban más duro que los "hombres de chapa" que constantemente estaban cortando, dando forma y remachando nuevos paneles en el fuselaje y en las alas de los bombarderos para tapar los agujeros producidos por los disparos antiaéreos alemanes.

En resumen, la historia cuenta que, si bien los resultados materiales de los bombardeos no fueron tan grandes como se esperaba, su efecto positivo sobre la moral de las tropas aliadas –en la misma medida que el efecto negativo sobre la de los alemanes– fue de un alto valor. De todos los grupos de B-26 que participaron en el Día-D, ninguno tuvo tanto éxito como el 386°. Este grupo, que tuvo el honor de ir en último lugar (cuando las tropas estaban más cerca de las playas, y por lo tanto más expuestas a los efectos de sus bombas), consiguió mejorar su récord como el mejor de la Novena en aquel momento. Sus bombas cayeron sólo seis minutos y medio antes de que las primeras tropas llegasen a la orilla.

Durante los días que siguieron a la invasión, los "medios" pudieron sobrepasar las costas de Normandía y ayudar a mantener el aislamiento de la cabeza de playa. Los días 7 y 8 de junio el 387° BG fue felicitado por el magnífico trabajo realizado al impedir que los carros de combate de la 17ª División Panzer llegasen a la zona de invasión. El día 7, tras recibir informes que indicaban que la División se estaba trasladando hacia el Norte por ferrocarril, los B-26 intentaron sin éxito bombardear el nudo ferroviario de Rennes, aunque, sin embargo, consiguieron producir algunos daños en la línea ferroviaria al oeste de Vire, produciendo un cuello de botella para la circulación de vehículos en St. Lo. A la mañana siguiente fue bombardeado con toda precisión el nudo ferroviario de Pontabault, y por la tarde, el grupo consiguió por fin detener el avance de los Panzer.

Esta última misión resultó ser una de las más difíciles y más notables jamás realizadas por el grupo. El Capt. Rollin D. Childress iba al frente de una formación de 18 aviones que debían bombardear un depósito de combustible situado en el bosque de la Foret de Grimbosq, al sur de Caen. Despegaron a las 19:58 con un techo de sólo 900 pies (300 m). La formación se reunió sin dificultades, pero los aparatos se dispersaron mucho al ascender entre la sólida capa de nubes, tanto que 11 tuvieron que regresar. Uno de ellos tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en Gravesend, en Kent, y otro, pilotado por el Tte. Raymond V. Morin, se estrelló cuando intentaba aterrizar en Friston, en la costa del Canal, en condiciones de visibilidad cero.

Las tripulaciones de los Marauder del 394°, reconfortadas por la presencia de una pareja de P-47 que se ven en segundo plano, vuelan sobre Connflannes el 12 de junio. Estos "pequeños amigos" solían tener éxito protegiéndoles de los ataques de los cazas alemanes, con lo que eran las baterías antiaéreas alemanas las que reclamaban la mayoría de los derribos de B-26. Al día siguiente de tomarse esta fotografía el B-26B-55 que aparece en primer plano (42-96210/5WP, del 587° BS) fue derribado.



Childress consiguió reunir con el suyo a tres aparatos más y siguió adelante con la misión,

volando a veces casi a nivel del mar con una visibilidad de apenas cuatrocientos metros. Finalmente, consiguió encontrar su objetivo y su apuntador, el Tte. Wilson J. Cushing, se encargó de colocar las bombas con una gran precisión desde una altitud de 6.000 pies. Cuando los cuatro aviones viraron para alejarse, fueron sorprendidos por un fuego antiaéreo de intensidad moderada pero extremadamente preciso que alcanzó al cuarto aparato de la formación, pilotado por el Capt. Charles W. Schrober. El avión estalló en el aire sin que nadie viese abrirse ningún paracaídas. Entre los miembros de su tripulación estaba el Capt. John D. Root, oficial meteorológico del 387º.

Desafiando el tiempo atroz, el trío restante de Marauder se dirigió a toda velocidad a su base aterrizando en Stoney Cross a las 22:20 horas. Childress fue felicitado por su tenacidad y perseverancia tanto por el Col. Millard Lewis, jefe de la 98ª CBW como por el Tcol. Thomas H. Seymour, jefe del Grupo.

La eficacia del bombardeo fue atestiguada más tarde por un telegrama del Ejército, que confirmaba que el depósito de combustible del bosque, que contenía el carburante para abastecer a toda la 17ª División Panzer, había estallado en llamas.

La actividad de la Luftwaffe sobre la zona de invasión fue severamente restringida por el vasto paraguas aéreo aliado, aunque, cuando finalmente se confirmó que Normandía era la zona escogida para el desembarco, los alemanes enviaron a toda prisa unidades de caza en un intento desesperado de neutralizar las operaciones aliadas. No consiguieron muchos éxitos, pero el 8 de junio, el II/JG 53, equipado con Bf 109G, consiguió efectuar un ataque contra los Marauder. El Lt. Herbert Rollwage, de la 5ª *Staffel,* derribó un B-26 a las 10:47 de aquella mañana consiguiendo su victoria número 63. Rollwage, al que se le había concedido la *Ritterkreuz* sólo dos meses antes de esta acción, terminaría siendo el piloto alemán de más éxito contra los bombarderos cuatrimotores. Un bimotor como el Marauder era una presa un poco inusual para él, aunque en su registro final de 102 victorias figuraban otros tipos de bombarderos medios aliados.

Numerosos Jefes de Grupo de la AAF ejercían el mando al frente de sus unidades, y Tom Seymour, jefe del 387º, no era una excepción. Seymour, que había asumido el mando del Grupo cuando su anterior comandante, Jack Caldwell, fue derribado el 13 de abril, resultó muerto en julio al estrellarse cerca de Ongar después de un vuelo local. Entonces las riendas del 387º



El *Son of Satan* fue uno de los Marauder que más tiempo estuvieron asignados al 386º BG. El BF-26B-15 41-31613 formaba parte del 555º BS y su código era YA-Y. Estaba asignado al Cte. Sherman Beatty, jefe del escuadrón, que realizó numerosas misiones al frente del grupo, a lo largo de las cuales la maquinaria publicitaria del mismo estuvo pendiente de las hazañas de este avión. Cosas como que "Ike" se fotografiase en el asiento del piloto de este aparato contribuyeron a hacerle el B-26 más famoso de todo el grupo.



pasaron a manos del Col. Grover C. Brown, un piloto de B-26 que había llegado a ser Jefe de Estado Mayor de la 98ª CBW.

Pese a ocupar tan importante cargo, Brown echaba de menos un mando de combate, y cuando quedó vacante la jefatura del 387º, convenció a Anderson de que él era el hombre adecuado para el puesto. Hasta aquel punto de la guerra, el grupo sólo había conseguido un discreto historial de combate, y Brown estaba seguro de que era capaz de mucho más. Como nuevo comandante, resolvería cualquier problema, haciendo que los "colas de tigre" ocupasen con firmeza su "puesto en el mapa".

La personalización de los aviones era una costumbre norteamericana seguida con mucho entusiasmo en todos los escuadrones de Marauders, era corriente que el nombre del avión apareciese pintado en ambos lados del fuselaje. El *Yankee Guerrilla*, también conocido como B-26C-15 41-34946, del 386º BG, era uno de ellos, aunque el registro de misiones realizadas solo estaba pintado en el lado izquierdo – que también era una costumbre más o menos generalizada. Tripulantes como estas enfermeras de evacuación aérea habrían sido muy bien recibidas a bordo de cualquiera de los aviones de la unidad.

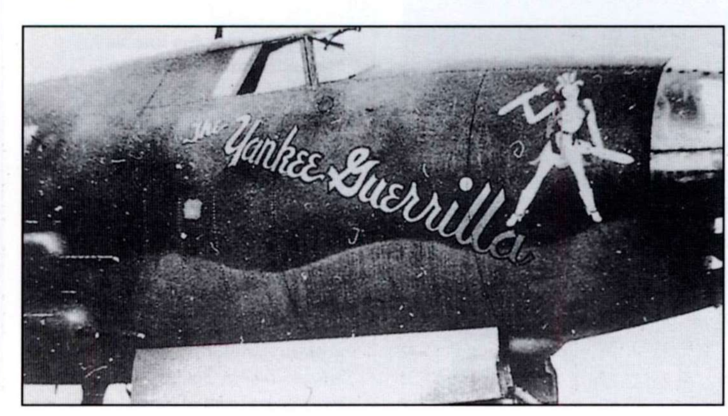
A pesar de los éxitos de los primeros días de la invasión, los alemanes se aferraban tenazmente a cada metro de terreno de Normandía, y los avances aliados fueron penosamente lentos durante aquellas primeras semanas. Ayudando a desgastar a los defensores hasta un punto en que no tenían otra opción que rendirse o huir, la Novena mantuvo durante días un constante paraguas aéreo sobre el frente. La potencia de combate del enemigo se fue reduciendo, con escasa o ninguna oposición por parte de la Luftwaffe, que sólo era capaz de montar ataques aislados contra las fuerzas terrestres aliadas, mientras que en el aire, los "medios" eran todavía menos molestados si cabe por los cazas enemigos.

Aeródromos Avanzados

Cuando la invasión se hizo realidad, algunas de las primeras tropas que desembarcaron en Normandía fueron personal de la AAF armado de herramientas en lugar de armas. Los hombres del Noveno Mando de Ingenieros eran especialistas que preparaban aeródromos avanzados y pistas de aterrizaje para los cazas, los bombarderos medios y los aviones de transporte encargados del apoyo directo a los ejércitos. En algunas zonas de Francia se decidió construir nuevas pistas de aterrizaje en lugar de reparar las existentes, anteriormente ocupadas por la Luftwaffe. En muchos casos, habían sido deliberadamente destrozadas cuando el enemigo tuvo tiempo para ello y las trampas explosivas, las minas y los francotiradores eran algunos de los riesgos a los que tenían que enfrentarse los ingenieros durante sus trabajos de reconstrucción.

Los pintores se tomaron su tiempo para asegurarse de que el 946 pudiese ser reconocido instantáneamente en la línea de vuelo desde cualquier parte. Los nombres atrevidos (y las figuras femeninas) elevaban la moral y demostraban el afecto que las tripulaciones sentían por 'su' bombardero particular. Era frecuente que los bombarderos fuesen identificados sólo por sus nombres.

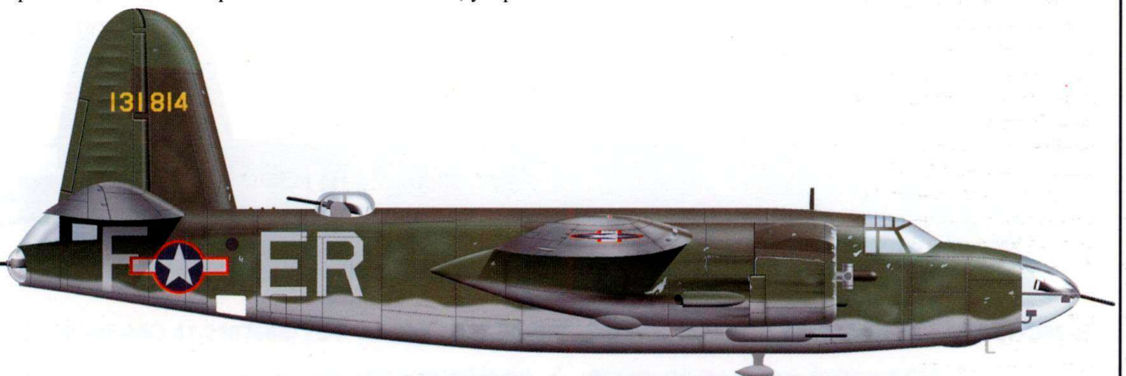
Durante la fase de planeamiento previa a la invasión, se había analizado el terreno de Normandía, así como las características del suelo y su capacidad de drenaje para determinar los mejores emplazamientos para los aeródromos. En el esfuerzo de acumulación de material y recursos para el Día-D se habían construido millones de metros de placas PSP (planchas de acero perforadas), secciones de pavimento de acero destinadas a la construcción de pistas de aterrizaje y se había preparado la maquinaria pesada necesaria para acondicionar el terreno, incluyendo, bulldozers retroexcavadoras, motoniveladoras y apisonadoras.





B-26B-10-MA 41-18272/PN-Q *Murder Inc* del 449° BS/322° BG

La costumbre americana de bautizar a los aviones de combate fue rápidamente adoptada por los B-26 del teatro de operaciones europeo, y este ejemplar, adecuadamente nombrado, debe su apodo a una popular película de gansters interpretada por Edward G. Robinson. El acabado en tres tonos parece proceder del teatro de operaciones del Mediterráneo, ya que se trata de un esquema de "patrulla del Mediterráneo" que también estaba influenciado por los experimentos de pintura para búsqueda marítima hechos en los Estados Unidos con los B-26. Las fundas de deshielo del empenaje de cola fueron suprimidas al poco tiempo.



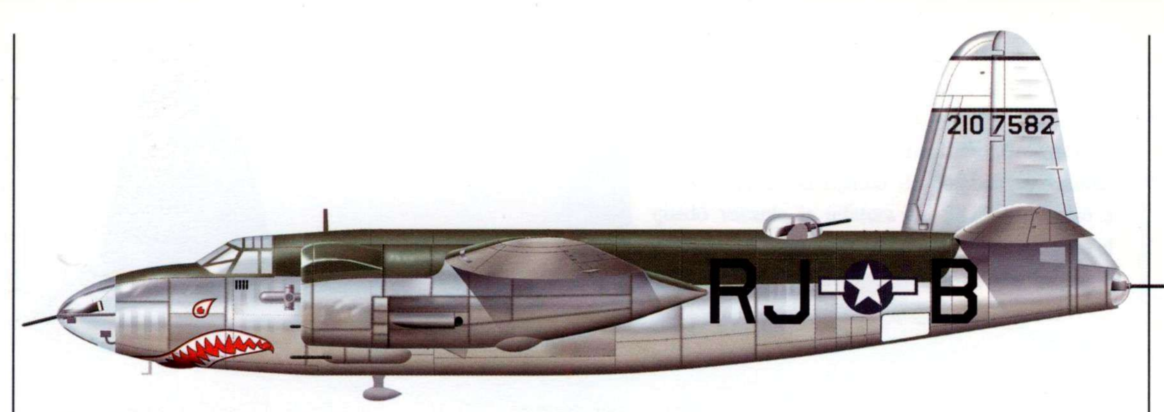
B-26B-25-MA 41-31814/ER-F *Bag of Bolts* del 450° BS/322° BG

Al parecer este B-26, que lleva el muy extendido pero efímero reborde rojo en la insignia nacional norteamericana que se utilizaba en septiembre de 1943, llevaba su nombre pintado sólo en el lado izquierdo del morro. El 41-31814 fue uno de los desafortunados aparatos que estuvo a punto de llegar a su misión número 100, pues desapareció en combate la noche del 7 al 8 de julio de 1944 cuando realizaba su misión número 98. Aquella noche, el 322° perdió nada menos que nueve B-26.



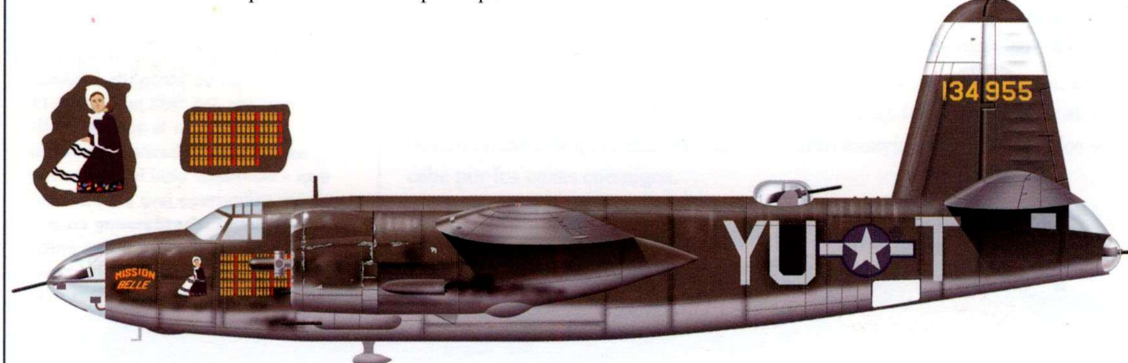
B-26G-5-MA 43-34409/SS-M del 451° BS/322° BG

Se cree que este avión fue uno de los Marauder "anónimos" del 322° (no todos los aviones de combate de la USAAF tenían nombre), aunque pudiera ser que llevase algún tipo de emblema personalizado en el lado izquierdo –tradicionalmente era el costado preferido, simplemente porque era el lado en que se sentaba el piloto–. Su esquema de camuflaje aplicado a las superficies superiores aparecía también en otros aviones con acabado metálico natural de esta unidad.



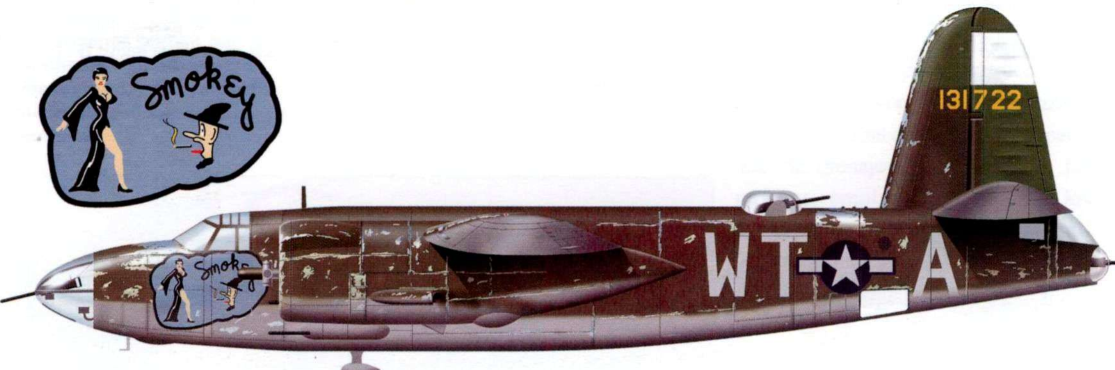
B-26C-45-MO 41-2107582/RJ-B del 454° BS/323° BG

Aunque aparentemente este Marauder no tenía nombre, estaba ya suficientemente caracterizado gracias a llevar pintada una extraña boca de tiburón. Sólo unos cuantos B-26 (al menos de la Novena) llevaban ese tipo de decoración en el morro. Este avión está representado con el aspecto que tenía a principios de 1944, tras haber completado tres misiones. En el 323° era práctica común eliminar el camuflaje de las superficies verticales del empenaje de cola, aun cuando se mantenía la pintura del fuselaje.



B-26C-15-MO 41-34955/YU-T *Mission Belle* del 455° BS/323° BG

El *Belle*, uno de los Marauder "centenarios" del grupo, fue el segundo de sus aviones que consiguió esta hazaña, ya que el primero había sido el *Bingo Buster*. El reborde rojo de la insignia de la parte superior de las alas de este avión, que está pintado con un adecuado camuflaje de combate, ha sido sobrepintado en color azul oscuro, aunque las insignias del fuselaje han sido repintadas por completo.



B-26B-20-MA 41-31722/WT-A *Smokey* del 456° BS/323° BG

Con un típicamente deteriorado acabado de color verde oliva pardo, este aparato muestra evidencias de haber "tomado prestadas" algunas secciones de sus hermanos para poder seguir volando. En el teatro de operaciones europeo era muy común que muchos B-26 mostrasen indicios de haber sido alcanzados por el fuego antiaéreo y la reparación de las planchas metálicas daba como resultado un trabajo de pintura desgastado y desigual. Al retirar totalmente la pintura, cuando se podía hacer, mejoraba instantáneamente el aspecto de algunos aviones.



B-26G-5-MA 41-34384/K9-B *Little Eve* del 494° BS/344° BG

Este aparato fue entregado al escuadrón al final de la guerra y posiblemente no tuvo tiempo de realizar muchas misiones de combate, pero sobrevivió para realizar numerosas salidas de entrenamiento inmediatamente después de la contienda, como parte de las fuerzas de ocupación que permanecieron en Alemania durante algunos meses. Aunque aquí se le ve con el centro del emblema en forma de triángulo en color blanco, también realizó varias salidas llevando sólo el perímetro negro del emblema del grupo.



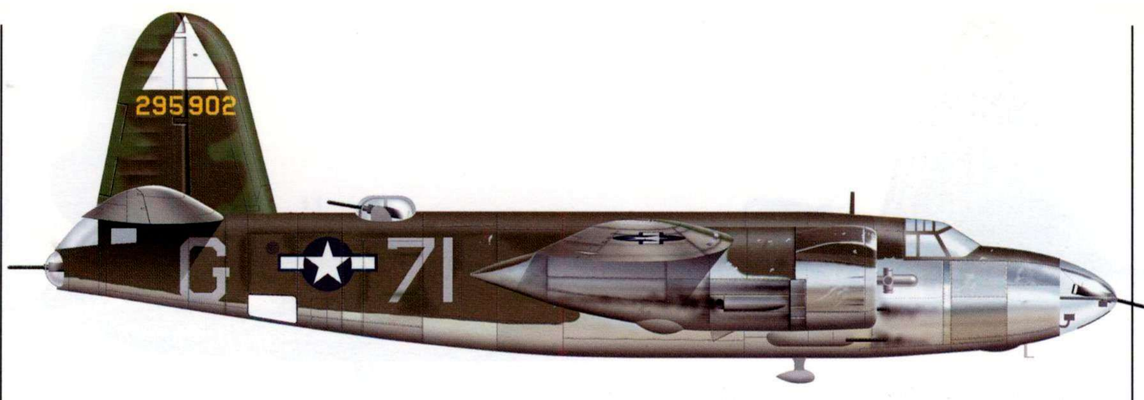
B-26C-45-MO 41-2107666/Y5-F *Barracuda* del 495° BS/344° BG

Sin llegar nunca a igualar el aspecto feroz conseguido por los Marauder del 444° BS en el teatro de operaciones del Mediterráneo, algunos B-26 de la Novena Fuerza Aérea fueron decorados de forma similar por las tripulaciones que querían que sus aviones destacasen entre los demás. Este aparato lleva 42 símbolos correspondientes a las misiones realizadas y se presenta con el aspecto que tenía a finales de 1944.



B-26B-50-MA 42-95870/N3-B *Maxwell House – Good to the last drop* del 496° BS/344° BG

El lema comercial “Good to the last drop” (Bueno hasta la última gota) le iba como anillo al dedo a un bombardero táctico y para distinguir el avión que pilotaba el Capt. Jewel Maxwell, jefe del 496° BS. Éste era el segundo B-26 que bautizaba, ya que el primero había sido derribado con otra tripulación en abril de 1944.



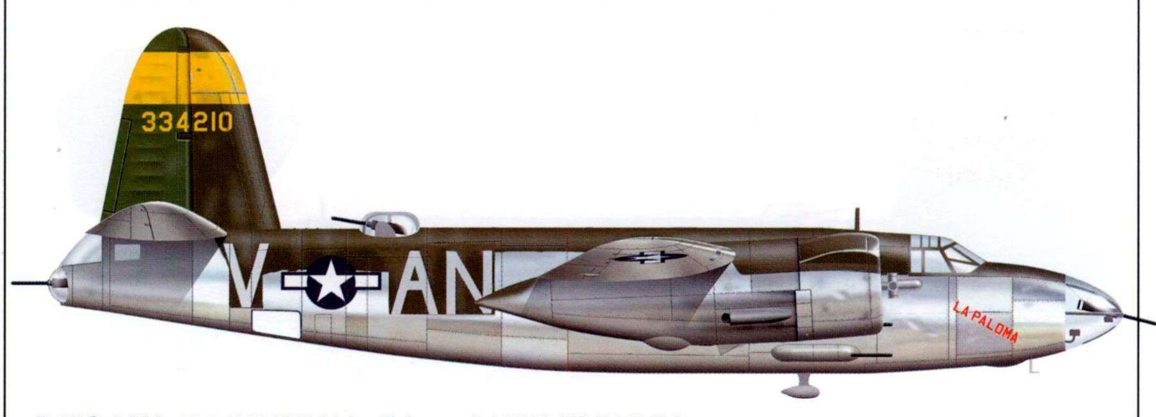
B-26B-50-MA 42-95902/7I-G del 497° BS/344° BG

Con otra variante en el tratamiento del camuflaje, este avión mantiene el acabado en un tono verde medio "manchado" diseñado para romper su perfil en caso de ser atacado por interceptores enemigos. Sin embargo, era totalmente ineficaz contra la artillería antiaérea, el principal adversario del B-26 en el teatro de operaciones europeo.



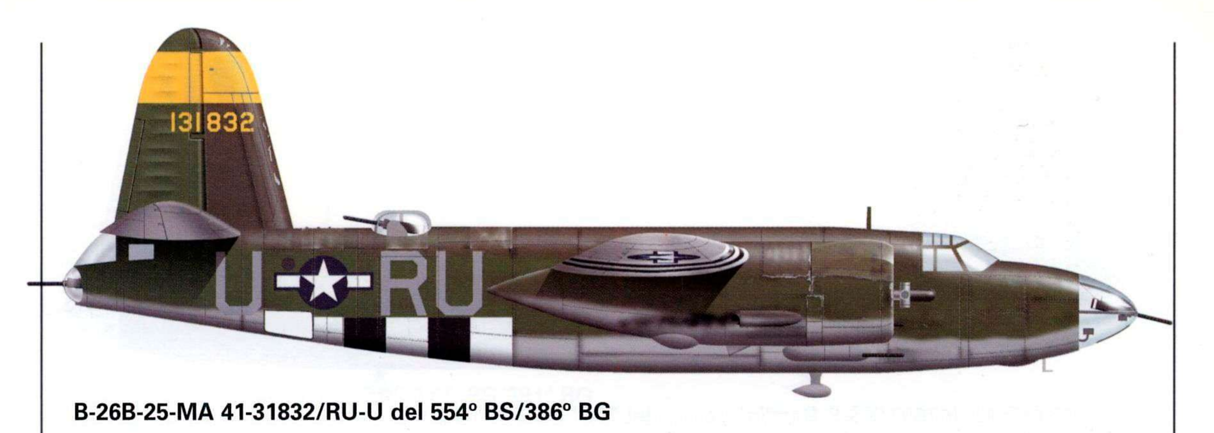
B-26B-15-MA 41-31617/RG-A *Winnie* del 552° BS/386° BG

Este avión, que era pilotado normalmente por el Cte. Charles W. *Chuck* Lockhart, jefe del 552° BS, lleva la insignia del escuadrón (un cráneo con alas y una bomba sobre fondo amarillo) pintada sobre la tapa de la rueda del morro. El nombre *Winnie* iba pintado a ambos lados del morro junto con el registro de las misiones realizadas, que se inició de forma bastante modesta con un par de patos señuelo, que indicaban incursiones de diversión.



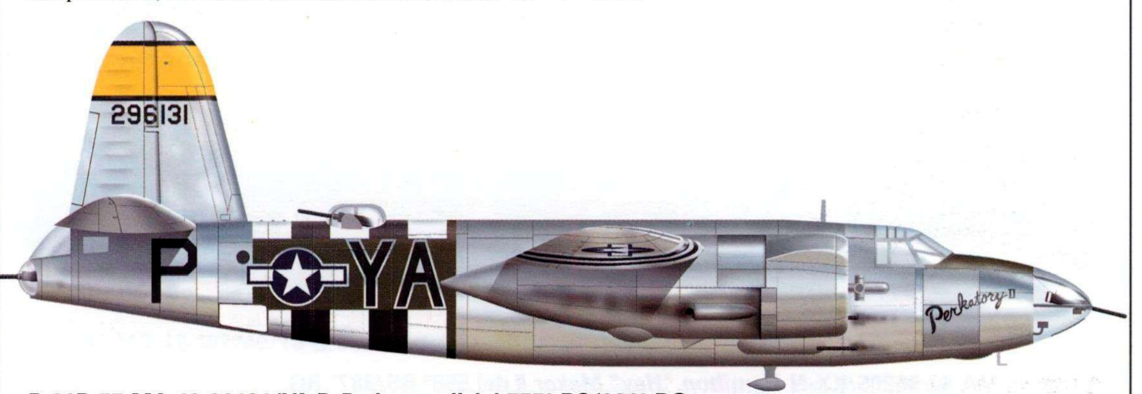
B-26G-1-MA 43-34210/AN-V *La Paloma* del 553° BS/386° BG

Éste era uno de los muchos B-26 que llevaban su nombre pintado a ambos lados del morro, pero en él no se distingue ningún registro de bombardeos –la aplicación de este tipo de marcas de misión, quedaba, naturalmente, a discreción de cada tripulación–. El avión se ve con el aspecto que tenía en la austera base del grupo en Beaumont-sur-Oise, en Francia, durante el crudo invierno de 1944-1945.



B-26B-25-MA 41-31832/RU-U del 554° BS/386° BG

Este avión que vemos con el aspecto que tenía en Great Dunmov, Essex, a finales del verano de 1944, estaba pintado en tonos verde oliva pardo y gris más o menos reglamentarios, y al parecer, carecía de cualquier tipo de emblemas personales, al menos en su costado derecho. El 386° utilizó numerosos Marauder con acabado de pintura estándar hasta el final de su vida en servicio, que fue reducido por la llegada del A-26 Invader a finales de 1944, seguido por el comienzo de las operaciones de combate en febrero de 1945.



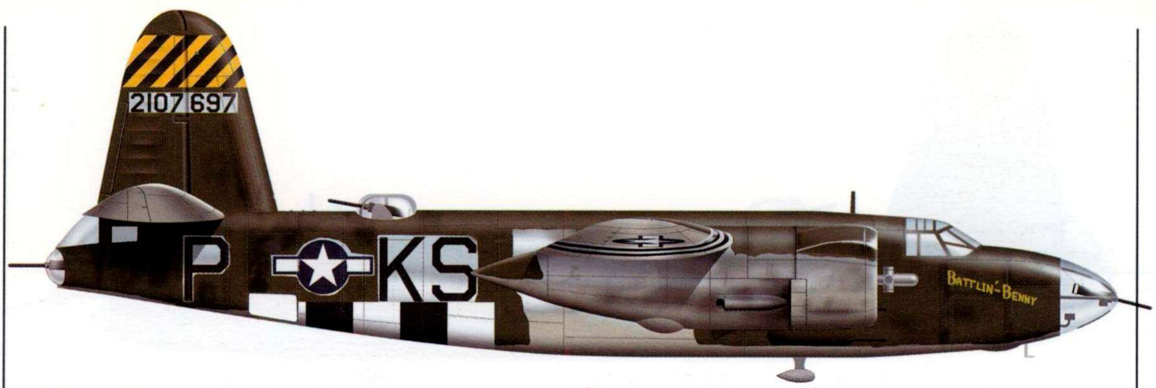
B-26B-55-MA 42-96131/YA-P *Perkatory II* del 555° BS/386° BG

Este avión era, en efecto, un sustituto del *Perkatory* de Bob Perkins, que había sido destruido cuando un Ju 88 se estrelló contra él después de ser derribado por un Mosquito de la RAF durante un ataque nocturno a Earls Colne en marzo de 1944. Despojado de pintura para quedar con su acabado metálico natural a tiempo para realizar salidas en apoyo de la invasión, parece que no se le aplicó ningún tipo de camuflaje en las superficies superiores, ya que este detalle era cada vez más superfluo según progresaba la guerra.



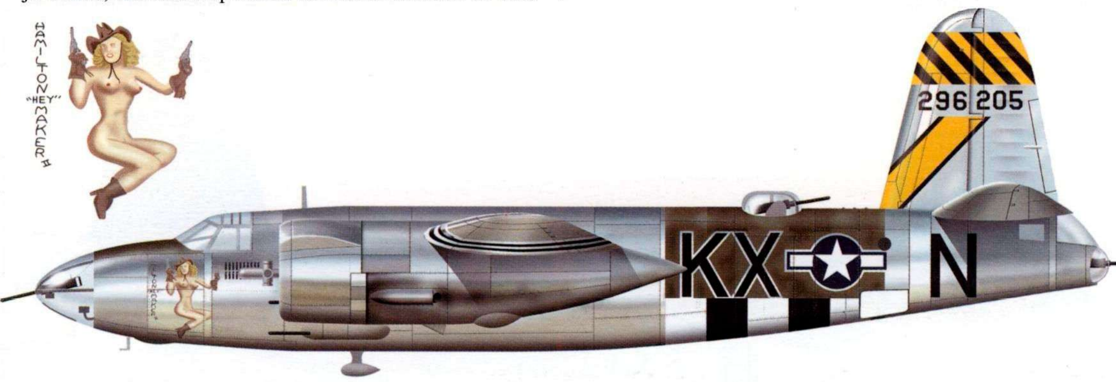
B-26B-50-MA 42-95857/FW-K *Shootin in* del 556° BS/387° BG

Este avión era el sustituto de otro Marauder del 556° BS, que tomó su nombre de una expresión utilizada frecuentemente por el copiloto de la tripulación del Tte. Asa V. Clark cuando se hacía cargo del avión. El Tte. Ben Van-Cleave se convirtió en comandante del avión cuando el grupo estableció su base en Chataudun. El 42-95857 también fue pilotado por el Tte. Patterson, que iba a sus mandos el 19 de abril de 1945 cuando el bombardero completó su misión número 135 y última.



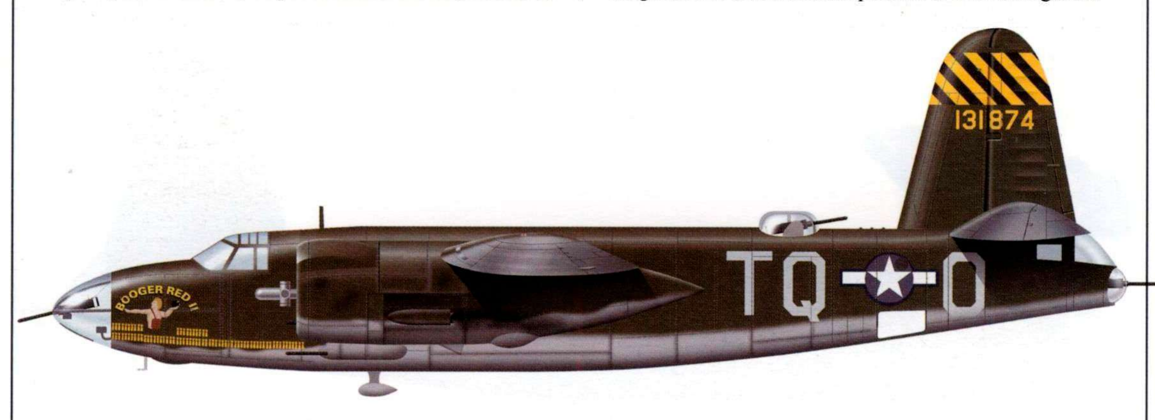
B-26C-45-MO 42-107697/KS-P *Battlin'-Benny* del 557° BS/387° BG

Las normas para asegurar que las letras del código de la unidad y los números de serie continuasen siendo legibles, cuando se aplicaron las franjas de la invasión y el camuflaje táctico, fueron interpretadas de formas diversas en cada grupo. Este aparato realizó 90 misiones más tras su bautismo de fuego sobre las playas de Normandía el 6 de junio de 1944. Su piloto habitual era el Tte. Dempster.



B-26B-55-MA 42-96205/KX-N *Hamilton "Hey" Maker II* del 558° BS/387° BG

Cuando este B-26 fue transferido al 558 BS del 387 BG por el 397° BG, su nueva tripulación mantuvo el dibujo de la chica vaquera pintado en el morro por la anterior unidad; también se le pintó en la cola la banda del 387° sobre la franja diagonal, emblema de sus antiguos propietarios. Retirar los emblemas antiguos no se consideraba importante al final de la guerra.



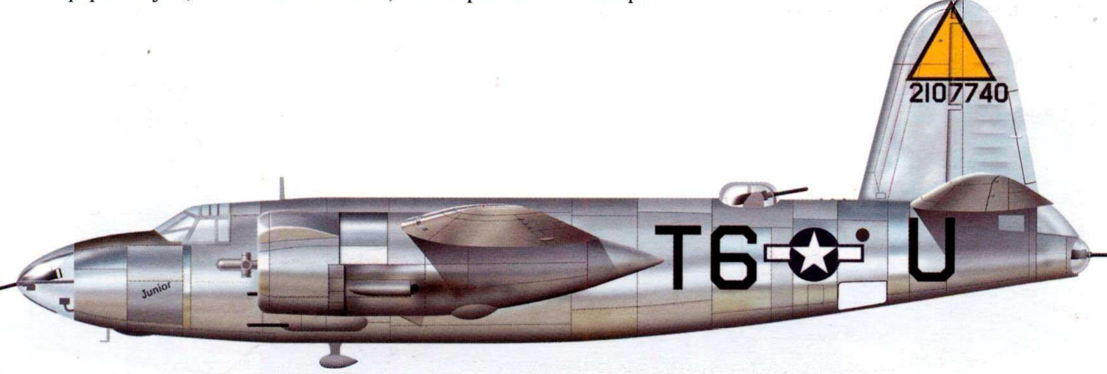
B-26B-30-MA 41-31874/TQ-Q *Booger Red II* del 559° BS/387° BG

Pilotado durante la mayor parte de su carrera por el Tte. Jack Skipper, este avión resultó dañado durante un ejercicio de vuelo a muy baja cota antes de que el grupo entrase en servicio operativo. Una vez reparado, llegó a realizar más de 100 misiones, y posteriormente fue pilotado por el Tte. John Sivert. El 15 de agosto de 1944, consiguió un impacto directo con dos bombas de 900 kg sobre un puente pilotando este mismo aparato. Tras sufrir graves daños durante un ataque masivo de cazas el 23 de diciembre, el 41-31874 consiguió como pudo llegar a la base, pero nunca volvió a volar.



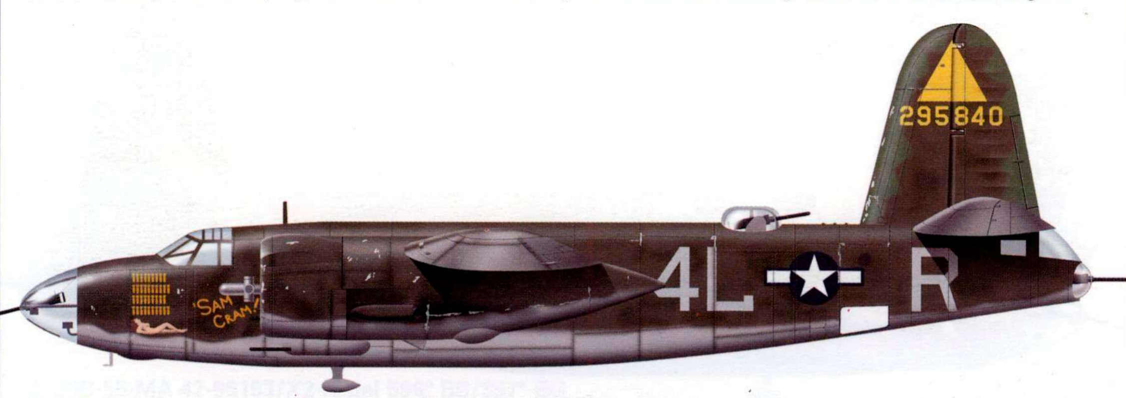
B-26B-45-MA 42-95816/P2-S del 572° BS/391° BG

Al parecer, los aviones de algunas unidades de Marauder de la Novena Fuerza Aérea eran fotografiados en más raras ocasiones que otros, y el 391° BG, apodado *The Black Death Group* por su jefe, Col. Gerald Williams, era un perfecto ejemplo de estos casos. Las pocas imágenes de la época que están disponibles muestran que los aviones de este escuadrón mantuvieron el camuflaje estándar durante algún tiempo.



B-26C-45-MO 42-107740/T6-U *Junior* del 573° BS/391° BG

Este Marauder regresó de una salida con daños tan graves que se le tomaron fotografías oficiales cuando llegó a su base de Matching, Essex. Los daños habían sido causados el 20 de mayo de 1944 cuando un proyectil antiaéreo de 88 mm seccionó la parte superior del plano fijo de deriva y del timón de dirección y desprendió la mayor parte del revestimiento de los timones de profundidad. A pesar de ello fue reparado por un Escuadrón Móvil de Reparación y Mantenimiento y llegó a realizar un total de 96 misiones. A lo largo de su larga carrera de combate, este aparato fue siempre un B-26 sin pintar en que sólo la parte superior del morro y la cara interior de las góndolas motrices estaban pintadas de color verde oliva pardo.



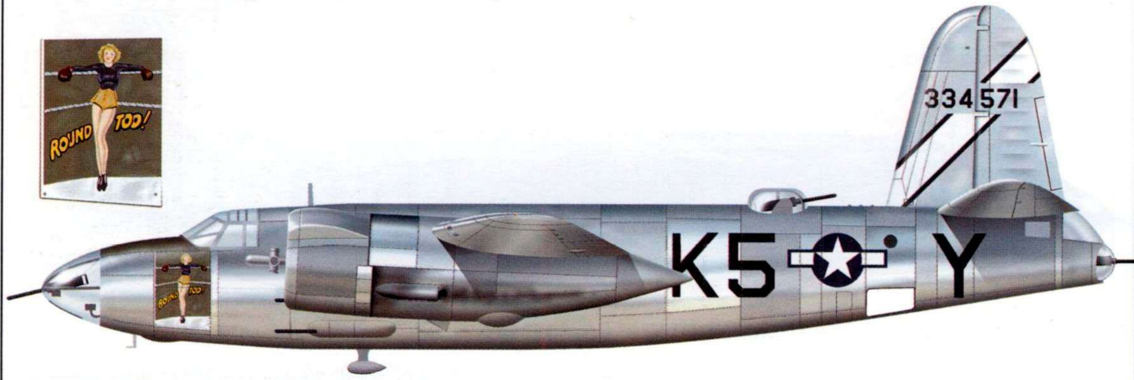
B-26B-50-MA 42-95840/4L-R *Sam Cram!* del 574° BS/391° BG

Éste es otro de los B-26 que mantuvo el tono verde medio moteado sobre el acabado verde oliva pardo durante algún tiempo después de que este tono fuese escogido para ser aplicado exclusivamente en las superficies superiores. No se sabe con certeza si posteriormente se modificó el acabado del *Sam Cram*. Era frecuente que algunos aviones mantuviesen el mismo esquema de camuflaje y emblemas a lo largo de toda su carrera de servicio en el frente.



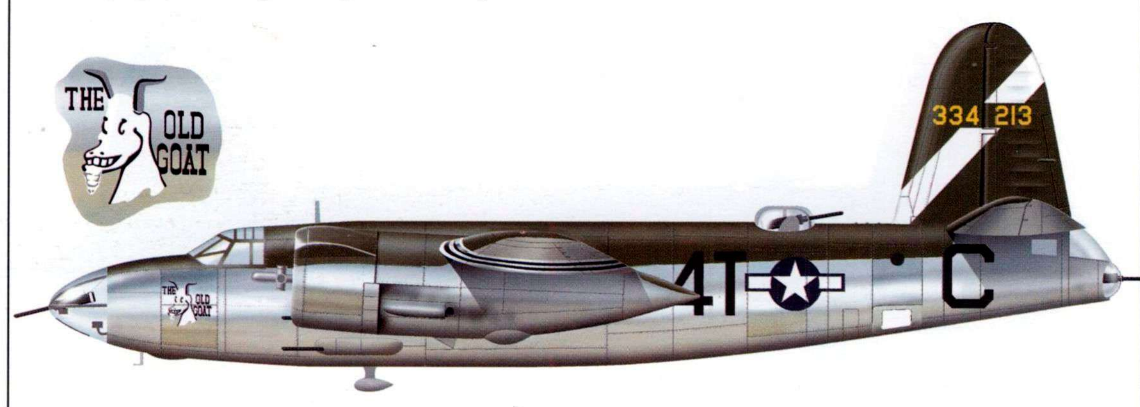
B-26B-45-MA 42-95808/O8-C *Idiot's Delight* del 575º BS/391º BG

Con el aspecto que presentaba antes de que se le aplicasen las franjas negras y blancas de la invasión, podemos apreciar en este aparato los efectos del desgaste. A causa del apretado programa de misiones realizadas en preparación del Día-D, el acabado de color verde pardo de muchos B-26, en muchos casos, no conseguía mantenerse en su sitio, desprendiéndose a grandes pedazos hasta el punto que los aviones presentaban un aspecto físico mucho peor del que en realidad tenían. Debajo de todas las rozaduras, seguía siendo visible el color verde medio de las manchas de las alas, en la cola y en las superficies estabilizadoras horizontales.



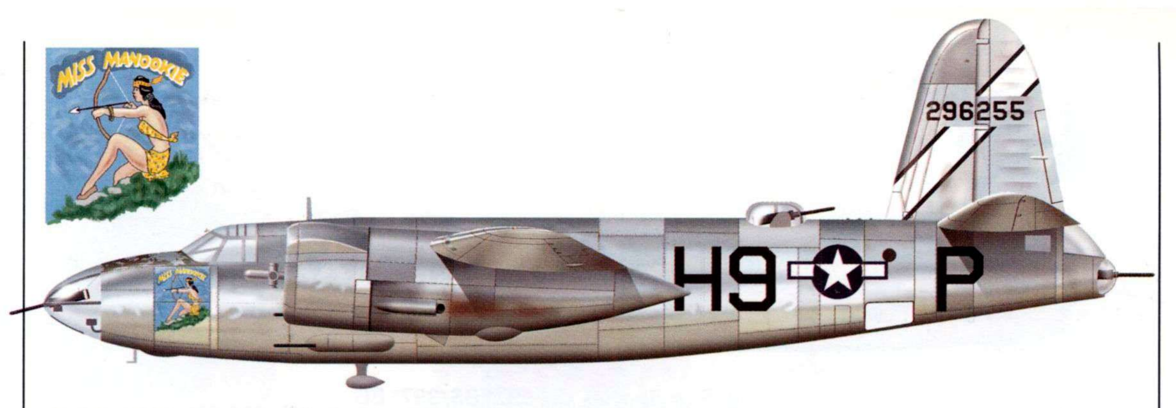
B-26G-10-MA 43-34571/K5-Y *Round Too!* del 584º BS/394º BG

Éste es un Marauder "limpio" desprovisto de toda decoración, aparte del dibujo que lleva pintado en el morro (en este caso un magníficamente ejecutado "original" del dibujante Frank Spangler) sobre el panel de placas de blindaje. Este avión no llevaba pintado ningún registro de misiones realizadas cuando fue fotografiado en la base del 394º BG en Cambray, en Francia, a principios de 1945.



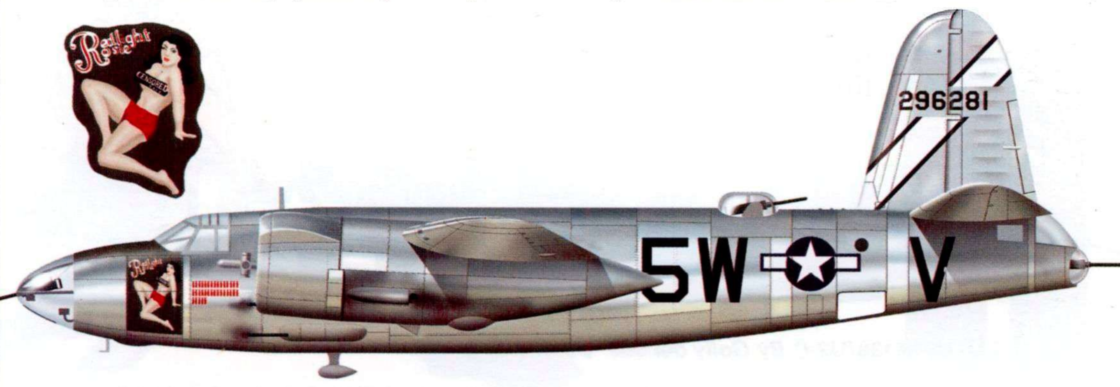
B-26G-1-MA 43-34213/4T-C *The Old Goat* del 585º BS/394º BG

Cuando el camuflaje táctico de las superficies superiores llegaba hasta las letras de código, resultaba difícil leerlas desde cierta distancia, pero hacia el final de la guerra se consideraba que esto no era un detalle demasiado importante. Este avión operaba también desde la base A-74, o Cambray, a principios de 1945.



B-26F-1-MA 42-96255/H9-P *Miss Manookie* del 586° BS/394° BG

Este aparato, que también luce una de las obras del prolífico artista Frank Spangler, lleva un apodo que aparece en varios bombarderos aliados de todos los principales teatros de la II Guerra Mundial. Spangler era uno de los artistas de talento cuyas obras eran muy apreciadas por las tripulaciones de vuelo, y aunque tenía que pintarlas directamente sobre las superficies metálicas, esto, al parecer, representaba pocos problemas para él. Este Marauder era uno de los 100 aparatos del modelo B-26F-1 que se construyeron, y llegó a realizar más de 60 misiones.



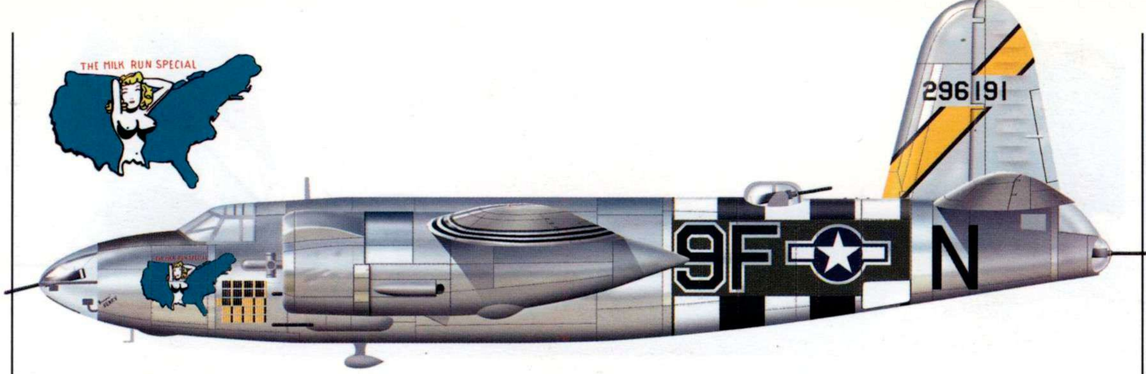
B-26F-1-MA 42-96281/5W-V *Redlight Rosie* del 587° BS/394° BG

Este avión es uno de los "centenarios" del 394° BG, que realizó un total de 107 misiones entre su primera salida, el 13 de junio de 1944, y el día de la victoria aliada en Europa. Aquí le vemos con el aspecto que tenía en Cambray a finales de 1944. En aquel entonces, su piloto era el Tte. J. V. Roy.



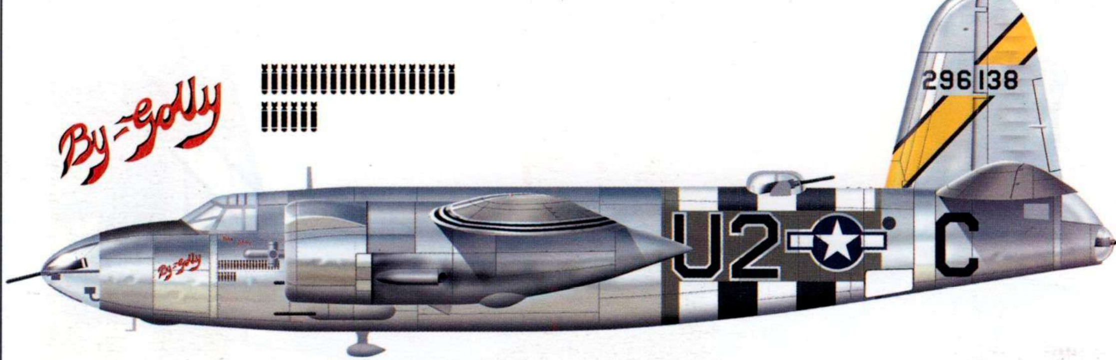
B-26B-55-MA 42-96153/X2-N del 596° BS/397° BG

Este aparato, bautizado con el nombre de *The Joker*, estaba decorado con un dibujo en el morro y nombres en los motores, así como una llamativa línea roja a lo largo del fuselaje, y la parte delantera superior e inferior de los motores pintada también de color rojo. Al igual que muchos otros Marauder de la Novena Fuerza Aérea, parece ser que este aparato no llevaba su nombre pintado. En realidad este avión había llevado otro nombre cuando, anteriormente, estaba asignado a otra tripulación del grupo.



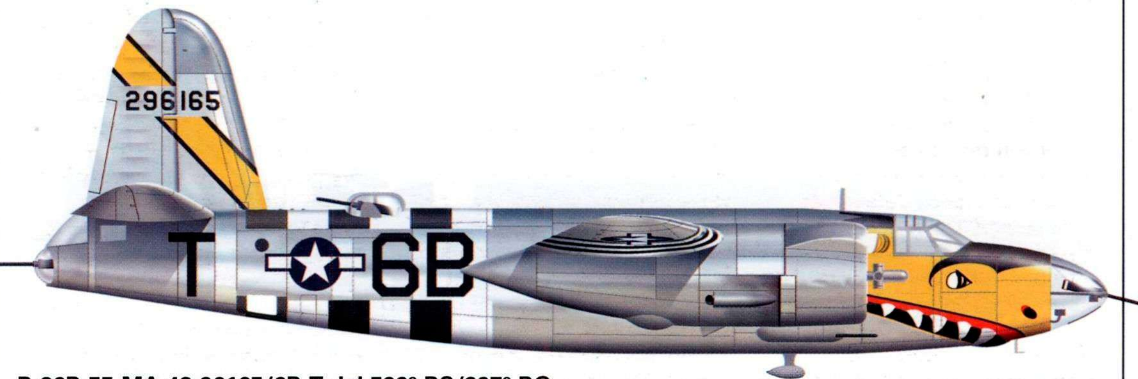
B-26B-55-MA 42-96191/9F-N *The Milk Run Special* del 597° BS/397° BG

El "*Special*" es un ejemplo más de la alta calidad artística conseguida por algunos dibujantes de las tripulaciones de tierra. Había realizado 43 misiones cuando fue fotografiado luciendo las marcas que aparecen en esta figura, y al frente de su tripulación normal estaba en aquel entonces el Tte. Overbey. Este avión realizó más de 100 salidas, y aunque el 397º tenía su base en Péronne, en Francia, al terminar la guerra fue fotografiado durante una visita a Steeple Morden, base del 355º FG, en la primavera de 1945.



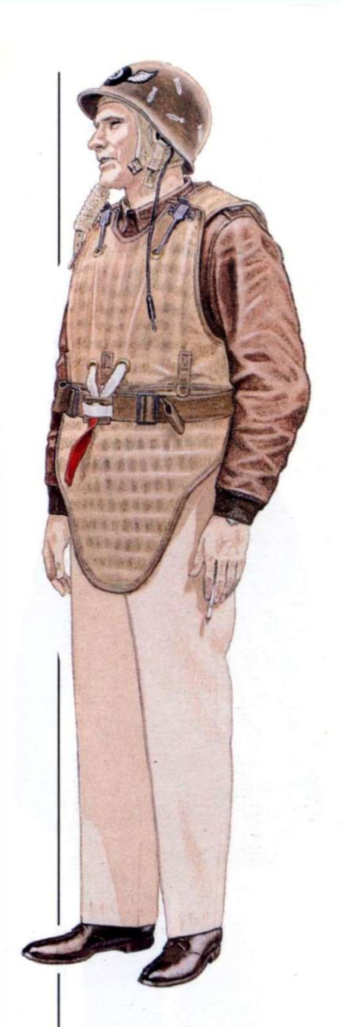
B-26B-55-MA 42-96138/U2-C *By Golly* del 598° BS/397° BG

Para dar nombre a este avión, pilotado por el Capt. John Quinn West, hombre de profundas convicciones religiosas, se empleó una de las expresiones más fuertes que su piloto estaba dispuesto a utilizar. Aquí se le ve con el aspecto que tenía tras terminar su misión número 26 poco después del Día-D. Sobrevivió hasta el 16 de julio de 1944, en que quedó destruido en un aterrizaje forzoso en A-7 (Azeville). A West se le concedió una DFC (Cruz de Vuelo Distinguida) por su pericia al conseguir aterrizar su destrozado B-26, pero perdería la vida el 1 de agosto cuando su avión de sustitución fue derribado por cazas alemanes.

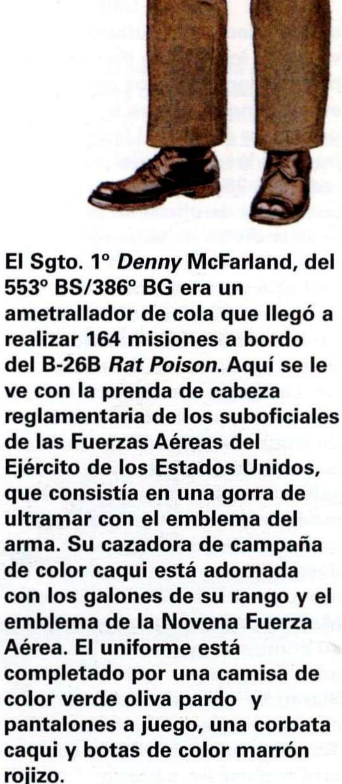


B-26B-55-MA 42-96165/6B-T del 599° BS/397° BG

El 42-96165, otro de los B-26 que, según parece, era conocido por todo el mundo en el 599º BS por su nombre –en este caso, *The Big Hairy Bird*–, aunque no parece que lo llevase pintado, era, probablemente el Marauder más llamativamente decorado de cuantos entraron en acción en cualquiera de los teatros de la guerra. Mientras formó parte del 397º fue pilotado por un piloto llamado Shaeffer, y posteriormente fue transferido al 387º BG poco después del final de la guerra, y sus nuevos propietarios se limitaron a pintar su emblema que consistía en una franja horizontal negra y amarrilla en la cola, en lugar de la franja amarilla diagonal que vemos aquí.







El Tte. Ralph N. Phillips del 455° BS/323° BG fue el primer tripulante de B-26 (ocupaba el puesto de navegante) que llegó a completar 50 misiones en el teatro de operaciones europeo. En esta imagen se le ve con un casco de acero M1 que había personalizado con el dibujo de una bola de billar número 8 con alas y con marcas en forma de bombas, dentro de las cuales estaban anotados detalles de cada misión. El riesgo de que los tripulantes fuesen heridos se redujo mucho con la llegada de los chalecos antifragmentos M1 con el delantal M3, que aquí le vemos puesto sobre una cazadora de cuero A2 con las divisas de su empleo colocadas en las hombreras. Su uniforme es completado por los pantalones de oficial (conocidos como "pinks") y zapatos de color marrón rojizo.

El Capt. Hugh Fletcher, apuntador del 452° BS/322° BG, con un casco de vuelo A9, cazadora A2, pantalones de oficial de color marrón oscuro y zapatos de color marrón rojizo. Lleva también puesto el arnés de paracaídas A4 QAC, sin el paracaídas de pecho, encima de un chaleco salvavidas B4. El terrier Jack Russell de Fletcher, *Salvo*, lleva un paracaídas hecho a medida completo con su paracaídas a medida, que utilizó en numerosos descensos. *Salvo* saltaba con Fletcher durante los vuelos de entrenamiento que se realizaban para realizar prácticas de abandonar un B-26 alcanzado.

El Sgto. 1° *Denny* McFarland, del 553° BS/386° BG era un ametrallador de cola que llegó a realizar 164 misiones a bordo del B-26B *Rat Poison*. Aquí se le ve con la prenda de cabeza reglamentaria de los suboficiales de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos, que consistía en una gorra de ultramar con el emblema del arma. Su cazadora de campaña de color caqui está adornada con los galones de su rango y el emblema de la Novena Fuerza Aérea. El uniforme está completado por una camisa de color verde oliva pardo y pantalones a juego, una corbata caqui y botas de color marrón rojizo.



Aquí vemos al Col. Jack Caldwell, jefe del 387° BG, ataviado con el típico uniforme que vestían las tripulaciones de vuelo de los grupos de bombarderos medios con base en el Reino Unido en la primavera de 1944. Lleva puestos los cascos del equipo radio HS 38 con la gorra cuartelera de oficial en la que lleva la divisa de su rango, un arnés de paracaídas A4 QAC (del tipo pectoral, sin el paracaídas) encima del chaleco salvavidas B.3, una cazadora A2 y un traje de vuelo de verano A4. Las gafas son del tipo A-11, y obsérvese que lleva un cuchillo de campaña colgado de una de las correas del chaleco salvavidas; sus zapatos son del modelo invernal A-6. Caldwell, que contribuyó mucho a desarrollar las técnicas de ataque a media cota del Noveno Mando de Bombarderos, murió en combate en abril de 1944 poco después de que el Marauder que pilotaba normalmente, el *The Arkansas Traveller*, fuese derribado con otra tripulación a bordo.



El Capt. Louis Sebille sirvió como piloto en el 450° BS/322° BG, y aquí le vemos con la gorra de plato con armadura reglamentaria de oficial y camisa y pantalones marrón oscuro a juego, que también eran reglamentarios del uniforme de los oficiales del Ejército de los Estados Unidos. En la solapa derecha del cuello de la camisa lleva las barras de capitán y la insignia de la USAAF en la izquierda, mientras que las alas de piloto doradas están colocadas sobre el bolsillo izquierdo de la camisa. Obsérvese que el cinturón de Sebille es de un modelo civil. Este veterano piloto de Marauder fue condecorado a título póstumo con la Medalla de Honor tras perder la vida en combate cuando pilotaba un Mustang F-51 en Corea en agosto de 1950.



El Capt. Norman Harvey, perteneciente al 449° BS/322 BG, lleva un casco de acero M1 encima del casco de vuelo A9, con gafas B-7 y un laringófono. Sobre el chaleco salvavidas y el arnés de paracaídas de asiento tipo S1, lleva puesto un chaleco antifragmentos M1 con delantal M3. Su atuendo es completado por una cazadora de vuelo A-2 y el traje de vuelo de verano A4, con los guantes A11 y los zapatos de campaña de color marrón rojizo.

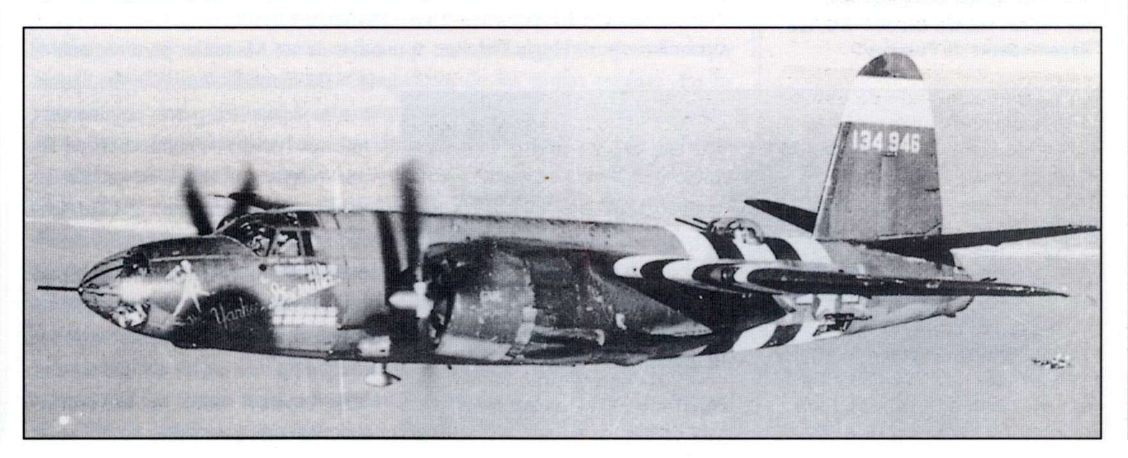
Los ingenieros construían pistas estándar de 1.200 metros, o pistas más largas de 1.500 metros a base de planchas PSP, ya que en la mayoría de las bases de los B-26 se requería una pista de al menos 1.380 metros. Las tropas de ingenieros iban precedidas de patrullas terrestres de reconocimiento, y en el momento en que una zona era declarada segura, se comenzaban los trabajos de construcción, generalmente en varios aeródromos al mismo tiempo. Estos campos avanzados, conocidos por el nombre de "asideros" se construían tan próximos al frente como era posible. Antes de que acabase la guerra fueron construidos desde Normandía hasta Austria 241 aeródromos de este tipo.

Más de la mitad de los aeródromos franceses permanentes habían sido dañados por las bombas americanas, pero al menos la AAF tenía mayores ventajas desde sus bases avanzadas que las que había tenido la Luftwaffe durante los meses anteriores al Día-D. Pero hubo momentos en que lo más prudente era volver al otro lado del Canal, a pesar de la existencia de pistas de aterrizaje de emergencia en la zona de la cabeza de playa, como recuerda el ametrallador George Cheadle, del 554º BS. Aquel 15 de junio, él y el resto de la tripulación del B-26B-15 41-31622, bautizado con el nombre de *Litljo*, realizaban su misión número 66 contra objetivos situados en la zona de St. Lo, cuando su avión fue alcanzado por disparos de piezas antiaéreas pesadas:

"Yo estaba en la torreta superior y vi una explosión antiaérea a poca distancia por debajo y a la izquierda de la cabina. La explosión hizo vibrar al avión y vi que del motor derecho empezaba a salir humo. El piloto, Capt. Asa Hillis, avisó a la tripulación que el aparato había sufrido daños y nos ordenó al ametrallador de cola y a mí que fuésemos a la parte delantera del avión para ayudar a los demás. Abandoné la torreta y me puse el paracaídas de pecho al mismo tiempo que me apresuraba hacia la parte delantera del avión. Con el paracaídas de pecho puesto no podía atravesar la bodega de bombas, de modo que lo desenganché y lo tiré al suelo del avión".

"Cuando llegué a la cabina, vi que el Capt. Hillis tenía un trozo de metralla clavado en la muñeca izquierda, pero todavía pilotaba el avión. Tiré del fragmento, que casi le había atravesado por completo la muñeca. El radioametrallador, Sgto. Henry *Fireball* Farwell estaba en el compartimento del morro haciendo de apuntador. Tenía heridas en la cabeza y en la parte inferior del cuerpo y estaba cubierto de sangre, pero consiguió arrastrarse otra vez hasta el compartimento de la radio y el ametrallador de cola, Sgto. E. J. *Mac* McDonnell, y yo le hicimos una cura provisional".

El *Guerrilla* en una salida durante los primeros días de operaciones en apoyo del Día-D. Al parecer, el motor izquierdo tenía el nombre de *EVE*, y sin duda el Pratt & Whitney izquierdo estaba personalizado de forma similar. Con frecuencia estas denominaciones se utilizaban en las conversaciones a través del sistema de intercomunicación, dependiendo del grado de familiaridad de la tripulación.





Componiendo una bella estampa a pesar de su sombría misión, el B-26B-55 42-6131, con el código YA-V que lleva por nombre *Perkatory II*, perteneciente al 555° BS/386° BG, lanza su carga mortal.

"El Capt. Hillis había puesto en bandera la hélice del motor derecho, y descubrimos que el sistema hidráulico estaba dañado en el depósito de la rueda del morro. La cabina se estaba llenando de vapores hidráulicos que nos irritaban los ojos. Llevábamos a bordo un pequeño perro negro y los vapores le hacían ladrar y saltar por todo el compartimento de radio".

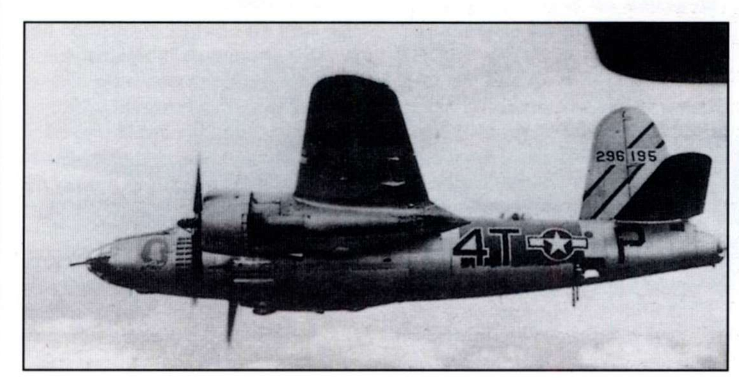
"El piloto, ayudado por el copiloto, Tte. Jerry Sper, consiguió poner de nuevo rumbo hacia la costa y cruzar el Canal con un solo motor. Nos habían dicho que no utilizásemos la pista de aterrizaje de emergencia que había en la cabeza de playa porque no era adecuada para aterrizar con un solo motor. Aterrizamos en una pista de emergencia de la RAF construida con planchas metálicas en Friston, en la costa. La rueda del morro no se bloqueaba en la posición inferior así que el Capt. Hillis hizo descender al Marauder y mantuvo el morro alto durante tanto tiempo como fue posible, pero cuando la rueda tocó la pista, se partió. En medio de una nube de polvo y chispas, y haciendo un ruido infernal el avión terminó por detenerse con el morro sobre la superficie de la pista".

"Todos salimos fuera, incluyendo al perro, que inmediatamente se escapó y nunca volvimos a verle. El piloto y el radioametrallador fueron evacuados al hospital de Oxford en un pequeño avión ambulancia de un solo motor. El ametrallador de la torreta ventral había sufrido un golpe durante el aterrizaje y estaba inconsciente, pero todos los demás salimos sin un rasguño".

El *Litljo* había realizado más de 100 misiones, pero los daños que sufrió en el aterrizaje forzoso eran demasiado graves para que su reparación fuese rentable, de modo que fue reducido a chatarra. El nombre de este Marauder procedía de una canción –"Little Joe The Rambler"– que el piloto solía cantar por el sistema de intercomunicación. Ésta fue la última misión de su tripulación, ya que poco después todos regresaron a los Estados Unidos al ser relevados.

Los casos de animales a bordo de los bombarderos eran relativamente escasos, pero se daban, a pesar de que estaba estrictamente prohibido. Era célebre la inclinación de los norteamericanos por las mascotas de todas clases, y pocas eran las bases que no tenían por lo menos unos cuantos perros y gatos. En ocasiones, las tripulaciones metían a sus mascotas a bordo, de polizón, en vuelos operativos, pero Hugh Fletcher, apuntador de un Marauder perteneciente al 452° BS llamado *Jezabelle*, fue bastante más lejos. El perro en cuestión, haciendo honor a su nombre, *Salvo*, llevaba puesto un arnés de paracaídas hecho especialmente para él. Cuando el 322° BG estuvo realizando misiones de entrenamiento desde Great Saling para que los miembros de las tripulaciones practicasen los procedimientos de emergencia de salto en paracaídas, *Salvo* iba en el morro del avión esperando su turno para saltar.

Ya con más de noventa salidas, el B-26 *Barbara Ann* del 585° BS realizó todavía 35 misiones más después de ésta sobre Francia a mediados de 1944, terminando como uno de los Marauder que más salidas realizó del 394° BG, los "Reventadores de Puentes".



El aparato de relaciones públicas de la AAF no pudo resistir la tentación de publicar la historia de este tripulante canino al que parecía gustarle saltar en paracaídas, de modo que publicó fotografías en las que se veía a *Salvo* a punto de subir a bordo del B-26 y cuando acababa de aterrizar con ayuda de su pequeño paracaídas.



Con la parte superior de la cola recortada por efecto de la fotografía, el B-26G-5 43-34409 pertenecía al poco fotografiado 451° BS del 322° BG. Esta fotografía muestra claramente que los motores estaban desviados 3,5° del eje longitudinal en los B-26G (y F) en comparación con los anteriores modelos de Marauder. Generalmente a los pilotos les gustaban los B-26 de "alas retorcidas", aunque probablemente se habrían quedado con los anteriores modelos B y C si se les hubiese dado opción.

Para situar a los Marauder más cerca de sus objetivos, los Grupos 323°, 387° y 394° se trasladaron en julio de 1944 a nuevos aeródromos –Beaulieu, Stoney Cross y Holmsley South, respectivamente–, todos ellos en Hampshire. En agosto les siguió el 397°, trasladándose a Hurn, en Dorset. Estas bases fueron ocupadas durante sólo unas pocas semanas y sirvieron como trampolín para saltar a las situadas en Francia.

Los bombardeos contra las posiciones enemigas situadas en la zona de St. Lo mantuvieron al 344°, con base en Stansted, ocupado durante los tres días del 24 al 26 de julio. Durante este período, sus aviones atacaron concentraciones de tropas, depósitos de suministros, un viaducto ferroviario y un puente, un buen trabajo que fue reconocido con la concesión de una Citación como Unidad Distinguida. Estas citaciones se concedían a los Grupos y escuadrones de la AAF por los méritos acumulados durante una determinada operación, por los servicios realizados a lo largo de una campaña o, como en el caso del 322° BG, por un año de combate en el ETO. La concesión de esta distinción fue anunciada el 24 de julio, y en ella se hacía referencia al periodo comprendido entre el 14 de mayo de 1943 y esa fecha. Una semana después, también fue concedida una Citación como Unidad Distinguida al 386° BG por un año de combate en Europa. En este caso, la concesión se publicó el 30 de julio de 1944 y en ella se hacía mención al historial de la unidad desde la misma fecha del año 1943. Estas distinciones reconocían los méritos de todo el personal de la unidad, desde los pilotos y navegantes hasta los oficinistas y cocineros, todos eran igualmente importantes para el buen funcionamiento de un grupo de combate.

Operación Cobra

Mientras los cazabombarderos actuaban en estrecha colaboración con las fuerzas terrestres, los bombarderos medios tenían más dificultades para bombardear con precisión en zonas en las que no existían puntos de referencia visual situados inmediatamente a vanguardia de las tropas propias. En la operación *Cobra* – el ataque final contra St. Lo en julio – se hicieron evidentes los problemas a los que tenían que enfrentarse los apuntadores de los bombarderos, cuando los "medios" y los "pesados" intentaban tender "alfombras de bombas" sobre el enemigo. El primer día de la Operación, el 24 de julio, 580 bombarderos medios de la Novena Fuerza Aérea recibieron la orden de lanzar sus cargas de bombas dentro de un área de 1,6 km de profundidad y 8 km de anchura. Por desgracia, algunas bombas quedaron cortas y cayeron entre las tropas de la 30ª División de Infantería norteamericana.

Los mandos de la AAF pidieron al General Omar Bradley que se asegurase de que las tropas aliadas se situasen a una distancia segura de la zona de caída de bombas, estableciéndose para los "medios" una distancia de

seguridad mínima de 1.450 m. Resultaba obvio que tener una referencia de puntería clara y una diferencia de una fracción de segundo en el momento de soltar las bombas eran factores de una importancia crítica.

Pese a los accidentes, la operación *Cobra* fue un éxito rotundo. Las fuerzas alemanas quedaron devastadas, y el día 25 los ejércitos norteamericanos se lanzaron a la ofensiva para explotar el éxito, avanzando rápidamente hacia Avranches para, después de cambiar de dirección de ataque hacia el Este, ocupar el terreno situado sobre el flanco alemán. En un intento desesperado por salvar algo de las ruinas de la derrota en Normandía, cinco Divisiones Panzer contraatacaron en Mortain – el sector más débil de las líneas aliadas – el 7 de agosto. La feroz batalla se prolongó durante cinco días, dominada totalmente por la potencia aérea de los aliados. Al final, las fuerzas alemanas quedaron diezmadas, y su Ejército derrotado inició una precipitada retirada hacia su patria pasando por el saliente de Falaise-Argentan, la tumba de la Wehrmacht en Francia.

En un informe oficial de la AAF relativo a la cobertura aérea durante la campaña de Normandía, la actuación de los bombarderos medios fue evaluada como "relativamente positiva". Aunque no fueron tan criticados como los ocasionalmente caprichosos "pesados", los jefes de unidad (terrestres) opinaban que a las unidades de bombarderos medios les faltaba la estrecha relación de control y comunicación que tenían con los cazabombarderos. Asimismo consideraban que los "medios" eran demasiado poco flexibles, por no tener la rapidez y facilidad de respuesta y el grado de disponibilidad de los cazas.

Aunque no podía negarse que para el apoyo directo al combate terrestre los cazabombarderos eran más eficaces que los "medios", los Marauder eran más aptos para atacar objetivos más alejados situados tras las líneas enemigas. Respecto a los efectos del fuego antiaéreo, ese mismo informe indicaba que los B-26 raramente volaban lo bastante bajo como para recibir impactos del fuego antiaéreo ligero y de armas portátiles, pero las piezas de calibres más pesados continuaban cobrándose su precio.

Dentro de las operaciones tácticas llevadas a cabo por la USAAF, los mandos de la Fuerza aérea emprendieron varias campañas independientes en las cuales fueron atacados objetivos situados en amplias zonas geográficas bien definidas en un período de tiempo relativamente corto con respecto a la duración de las operaciones terrestres. Fue durante la campaña del norte de Francia, que comenzó oficialmente el 25 de julio de 1944, cuando un piloto de B-26 se hizo acreedor por su heroísmo a la más alta condecoración concedida por su país.

A primeros de agosto, los aliados estaban empeñados en acabar con las fuerzas enemigas en el norte de Francia, y los grupos de Marauder mantenían la presión sobre las zonas de retaguardia destruyendo los puentes vitales que podían permitir que las tropas enemigas que se encontraban dentro de las bolsas de resistencia consiguiesen escapar a Alemania. Durante esta fase, el 394° BG, con base en Holmsley South, realizó su misión número 100. Haciendo honor a su apodo de "Reventadores de Puentes" el grupo se había ganado una buena reputación ayudando a destruir el sistema de transportes francés.

Centrando sus esfuerzos en la región del Loira, el 1 de agosto, el Noveno Mando de Bombarderos envió a los "medios" a destruir los puentes situados en Les Ponts de Ce y en Cinq Mars, y la presa de Bouchemaine. Pese a que era relativamente infrecuente que los B-26 fuesen atacados por los miembros de la Jagdwaffe, durante esta fase de la guerra varias *Jagdgeschwader* venían invariablemente reclamando victorias individuales sobre los B-26. El Uffz.



El Tcol. Robert McLeod con su avión cuando era jefe del 596° BS. Este B-26, bautizado con el nombre de su esposa Dee, actuó como aparato de cabeza en numerosas misiones durante el verano de 1944.

Alfred Reckhenrich, perteneciente a la 15ª/JG 27, fue uno de los pilotos alemanes que reclamó haber derribado un Marauder el 1 de agosto sobre La Meigane, siendo ésta su primera victoria a bordo del Bf 109G. Como es fácil de entender, en el registro de esas victorias pocas veces se identificaba la unidad a la cual pertenecía el bombardero, lo cual daba lugar a dudas sobre el tipo de avión derribado efectivamente, aunque no sobre la victoria en sí.

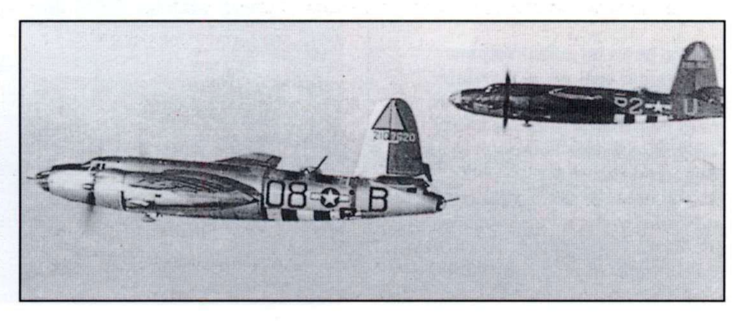
La mañana del 7 de agosto, el objetivo del 394º BG era otra vez un puente, esta vez situado en Nogent-sur-Seine. Atacando en medio de un bien dirigido fuego antiaéreo, los B-26 habían perdido a tres de los suyos antes de llegar el punto de lanzamiento de bombas, pero el puente fue alcanzado de lleno y la línea de ferrocarril quedó cortada. Por la tarde, el 394º realizó un esfuerzo máximo, lanzando 28 toneladas de bombas bien agrupadas sobre un depósito de municiones situado en Bauches du Desert, al sur de Nantes. Este ataque fue seguido el día 8 por una misión para destruir un puente sobre el Marne en Nanteuil. Los fragmentos de metralla de los proyectiles de las piezas antiaéreas pesadas produjeron numerosas heridas a los tripulantes, pero aunque 30 Marauder fueron dañados, ninguno fue derribado. Sin embargo, uno de sus tripulantes saltó en paracaídas cuando creyó, por error, que su avión, que realizaba frenéticas maniobras evasivas, había sido alcanzado.

El 9 de agosto tuvieron lugar dos misiones, en una de las cuales el puente de ferrocarril de Compiegne recibió con gran precisión las cargas lanzadas por el 394º. El bombardeo fue tan preciso que el General de Brigada Harlod L. Mace (nuevo jefe de la 98ª CBW) envió un teletipo en el que describía el bombardeo como "maravilloso". En la segunda misión del día, el Capt. Darrel R. Linsey, del 585º BS iba por décima vez al frente del grupo formado por 33 B-26 que se dirigían a atacar el puente de ferrocarril sobre el río Oise en L'Isle Adam.

A pesar de su precaria situación, los alemanes en retirada defendían ardorosamente varios puntos fortificados contra los ataques aéreos aliados, y este puente en concreto resultó ser tristemente típico en este aspecto. Antes, incluso, de que los aviones de Lindsey llegasen cerca del punto de lanzamiento de bombas, varios de ellos habían sido ya alcanzados por la metralla de los proyectiles explosivos. Cuando la formación se acercó más a su objetivo, los alemanes intensificaron sus esfuerzos para derribar a los bombarderos.

El avión de Lindsey había sido ya alcanzado y, de pronto, los artilleros enemigos dieron de lleno en el blanco: el motor derecho fue alcanzado por un impacto directo. Separado bruscamente de la formación, el piloto consiguió hábilmente volver a colocar al Marauder tocado en su puesto al frente del grupo sin estorbar la acción de los demás aparatos. El motor alcanzado iba lanzando una estela de fuego, pero Lindsey, plenamente consciente de que los depósitos de combustible podían estallar en cualquier momento, continuó con la pasada de bombardeo. Hasta que las bombas no fueron lanzadas con toda la puntería que requería la misión, Darrel Lindsey no dio a su tripulación la orden de abandonar el avión. Mientras el B-26 perdía altura, lo mantuvo nivelado para que los ocho miembros de la tripulación pudiesen saltar en paracaídas. El apuntador fue el último en abandonar el avión y se

Una patrulla combinada de Marauder del 391º BG, en la que están el P2-U del 572º BS y el O8-B del 575º. A este último aparato (un B-26C-45) se le ha cambiado el timón de dirección o bien se trataba del original, al que todavía no se le había quitado la pintura. Las otras marcas verticales de la parte trasera del fuselaje parecen ser para enmascarar las franjas de la invasión.



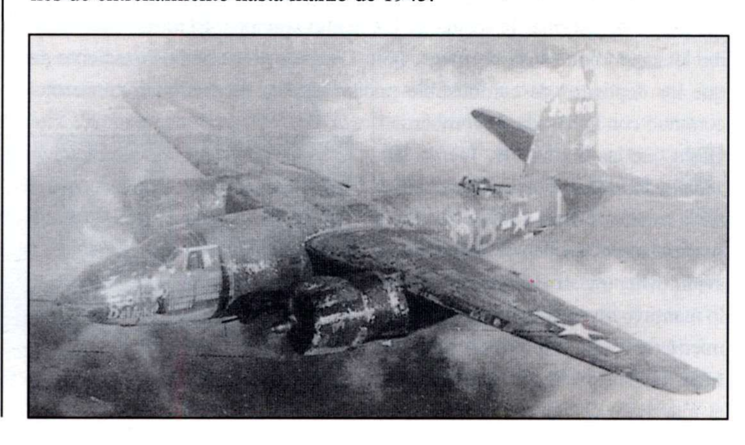
ofreció para bajar el tren de aterrizaje para que su piloto tuviese alguna oportunidad para saltar también. Lindsey, que sabía que eso podía hacer que el Marauder entrase en barrena, rechazo el ofrecimiento, y el apuntador, de mala gana, se dejó caer por la escotilla abierta.

Cuando los tripulantes iban descendiendo lentamente sobre territorio enemigo, fueron testigos del último acto de aquel drama. El fuego alcanzó el depósito de combustible del ala derecha y estalló. Envuelto en llamas, el Marauder se precipitó en un picado terminal y se estrelló. Por su resolución y valor al frente de la misión, Darrell Lindsey fue posteriormente condecorado a título póstumo con la Medalla de Honor, la única concedida a un tripulante de B-26 a lo largo de la guerra. De su tripulación, cuatro hombres fueron hechos prisioneros, tres consiguieron llegar hasta las líneas aliadas y uno fue declarado desaparecido.

Mientras que las operaciones diurnas mantenían ocupados a los Marauder de la Novena, las salidas nocturnas de los B-26 se mantuvieron a una escala limitada, y las que se llevaron a cabo a mediados de 1944 tuvieron carácter de "operaciones especiales". De este tipo de misiones se encargaba exclusivamente el 25º BG de la Octava Fuerza Aérea, con base en Watton.

Un ejemplo de las misiones realizadas por esta unidad fue el reconocimiento fotográfico nocturno de los asentamientos *Noball* por el 654º BS del grupo, que mientras esperaba la llegada de los Mosquito PR XVI, utilizó unos cuantos Marauder modificados para realizar este tipo de misiones. En Mount Farm –el centro de Reconocimiento Fotográfico de la Octava Fuerza Aérea– fueron modificados cuatro B-26G nuevos, instalándoles cámaras nocturnas K-19B en la bodega de bombas delantera en lugar del depósito de combustible auxiliar. Los equipos superfluos fueron retirados para aumentar la velocidad del bombardero y también se aplicó un acabado especial a base de pintura de colores verde oliva y negro para que ayudase a enmascarar la presencia del bombardero sobre territorio enemigo.

Operando bajo el nombre en clave de *Dilly*, el 654º realizó su primera misión la noche del 10 al 11 de agosto, a la cual siguieron 13 misiones más (todas ellas realizadas por el 43-34205, que había sido el primer B-26G en ser modificado) antes de que los asentamientos fuesen capturados por los aliados a finales de mes. Otros dos Marauder del 25º BG efectuaron tres y cuatro salidas respectivamente antes de que la operación *Dilly* se diese por terminada. Los cuatro B-26 modificados continuaron operando como aviones de entrenamiento hasta marzo de 1945.



Nunca hubo un concurso para determinar cuál era el Marauder más destartalado de todos ellos, pero de haber sido así, el *Idiot's Delight* se habría llevado el premio. Seguramente, el B-26B-45 42-95808, del 575 º BS, no era el único que presentaba un aspecto tan ajado, y había prestado largos y duros servicios, llegando a ser uno de los veteranos del 391º.

LA BATALLA DE LAS ARDENAS

A primeros de diciembre de 1944 el mal tiempo redujo aún más el número de días en que las tripulaciones de los Marauder podían tener condiciones lo bastante despejadas para efectuar bombardeos precisos. La segunda semana del mes, con las bajas temperaturas que traían nieblas pegadas al suelo, lluvias y más nieve, algunos aeródromos casi tuvieron que ser cerrados.

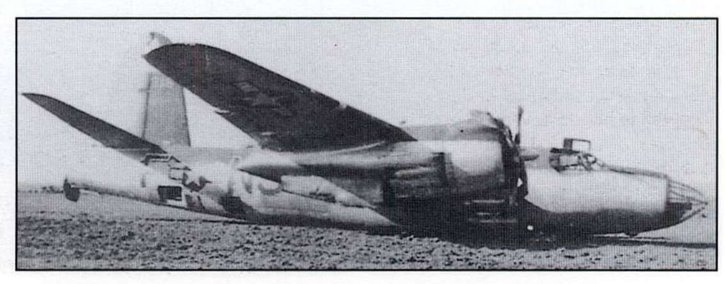


El B-26F-1 42-96246 del 559° BS/387° BG, con el código TQ-H, fue fotografiado en numerosas ocasiones.

Una ventaja que tenían los Grupos equipados con Marauder sobre otras unidades aliadas de bombarderos medios era que sus aviones estaban totalmente preparados para el invierno gracias a tener instaladas unas tomas de aire para el motor de mayores dimensiones en los B-26B-10. Esto se traducía en que, cuando las temperaturas eran bajas, se perdía muy poco tiempo calentando motores en tierra antes del despegue. Sin embargo, las sufridas tripulaciones de tierra tenían ahora que trabajar en los estacionamientos de dispersión a cielo abierto en los aparatos que estaban a su cuidado, a consecuencia de lo cual los trabajos más rutinarios se veían complicados por tener que hacerlos con los dedos helados. Se improvisaron cobertizos de circunstancias para preservar de la congelación las partes más vulnerables de los Marauder, aunque algunos días, los bombarderos quedaban casi cubiertos bajo la capa de nieve. Entonces los hombres tenían que recurrir a las escobas para despejar de nieve los aparatos, y para comprobar que no pasaba inadvertida ninguna acumulación de hielo en las superficies de control que podía resultar extremadamente peligrosa. El equipo de tierra de uno de los Grupos de combate tenía en su inventario fundas de lona para proteger las secciones de plexiglás y los motores, y éste y otros muchos artículos acompañaban al escalón de tierra en cada uno de los traslados.

La ofensiva aliada quedó casi totalmente detenida a causa de las grandes nevadas que cubrieron la mayor parte del continente. En aquel momento, el frente aliado se extendía desde Nimega, en Holanda, pasando por Aquisgrán, Lieja, Metz y Sarrebruck, hasta la frontera Suiza. Se había llegado al Rhin, pero no se había cruzado. Este último gran obstáculo tendría que esperar hasta que las condiciones meteorológicas mejorasen, ya que las tropas estaban soportando uno de los peores inviernos conocidos en Europa desde hacía décadas.

Una imagen que era demasiado frecuente en las bases de los Marauder cuando la artillería antiaérea alemana producía roturas en el sistema hidráulico, averías en el motor o daños de otro tipo que hacían necesario efectuar un aterrizaje sobre la panza. Aterrizar con el avión con las ruedas arriba era menos arriesgado, si se sospechaba que la rueda del morro estaba dañada, ya que capotar sobre el morro podía tener malas consecuencias. El N3-F se vio en esta triste situación en Francia.





Fue entonces cuando, el 16 de diciembre, Hitler lanzó su contraofensiva a gran escala, a la que se asignó el nombre en clave de *Wacht am Rhein* (Guardia del Rhin), a través de la niebla que envolvía el bosque de las Ardenas. Con una vanguardia formada por unos 600 carros de combate cuidadosamente reservados, divididos entre siete Divisiones Panzer, los elementos avanzados de una fuerza de infantería que ascendía a unos 250.000 hombres iniciación el avance aprovechando la ventaja que les daba el mal tiempo, que, de hecho, impidió que los aviones aliados reaccionasen durante 36 vitales horas. La niebla ocultó los primeros movimientos alemanes del día, cuyo objetivo eran las débilmente guarnecidas posiciones americanas. Atacando con rapidez desde la bruma, los Panzer consiguieron hacer grandes avances, creando una brecha en el frente aliado que pronto se prolongó de forma alarmante en Malmedy, Bastogne y Dioanant, junto al río Mosa. Las líneas de comunicación a lo largo del frente eran malas –factor este que favorecía a los alemanes– y el peligro no pudo ser valorado de inmediato en su dimensión correcta.

Camino de batir el récord de todos los tiempos en cuanto al número de salidas realizadas por los aviones de combate aliados (202 en total), el *Flak Bait*, del 322° BG vuela junto a otro B-26G-5, el 43-34371. El 41-31733 (el primer B-26B-25) hizo honor a su nombre (Cebo antiaéreo) ya que sufrió numerosos daños en combate, pero a pesar de su historial no era un aparto tan apreciado como otros veteranos del grupo.

El Tte. Jack K. Havener organizó un pequeño espectáculo en un cine de los Estados Unidos después de la guerra cuando vio en un noticiario cinematográfico de Europa cómo era destrozado "su" Marauder. Estuvo lamentándose en voz alta, ante la sorpresa de los asistentes, hasta que terminaron las escenas del terrible destrozo. El avión en cuestión era este B-26B-50 (2-95908/7I-H) del 497° BS/344° BG, en el que Havener señala con el dedo los orificios producidos por el fuego antiaéreo. Los fragmentos de metralla entraron por allí y le hirieron en una pierna.

La baza de Hitler consistía en lanzar un ataque acorazado a través del difícil terreno del bosque de las Ardenas empleando una táctica similar a la utilizada con éxito contra los franceses en 1940. Para el mando de la ofensiva escogió al mismo jefe que había conseguido aquellos grandes progresos en Francia cuatro años antes: el Mariscal de Campo Karl von Runstedt. Durante más de una semana, todo fue bien para los alemanes. Eran atacados desde el aire allí donde se producían claros entre las nubes lo bastante amplios para que los objetivos fuesen identificados, pero en general la batalla seguía según el plan previsto, ya que el frente aliado había quedado roto.

Pero la mañana del 23 de diciembre el tiempo despejó, un frente de altas presiones procedente del Este hizo posible que los meteorólogos predijesen mejores condiciones para el vuelo, aunque la situación seguía siendo inestable y distaba mucho de ser la ideal. Después de las comprobaciones meteorológicas de último minuto, la Novena División de Bombarderos dio por fin la orden de despegar a los bombarderos medios, manteniendo en tierra a los cazas hasta que se confirmase una verdadera mejoría del tiempo.



Cuando salían a aquellas misiones, los tripulantes de los bombardeos sabían que sus salidas para cortar las líneas de suministro alemanas eran cuestión de vida o muerte para las tropas aliadas que estaban rodeadas. En consecuencia, el día 23 se llevó a cabo un enorme esfuerzo de interceptación contra objetivos tácticos, principalmente contra los situados a lo largo de cinco nudos ferroviarios. Estas líneas de ferrocarril eran de vital importancia, ya

que los alemanes necesitaban ingentes cantidades de combustible, repuestos, materiales y tropas de refuerzo para "alimentar" la nueva línea del frente occidental, y los ferrocarriles tenían que cruzar puentes.

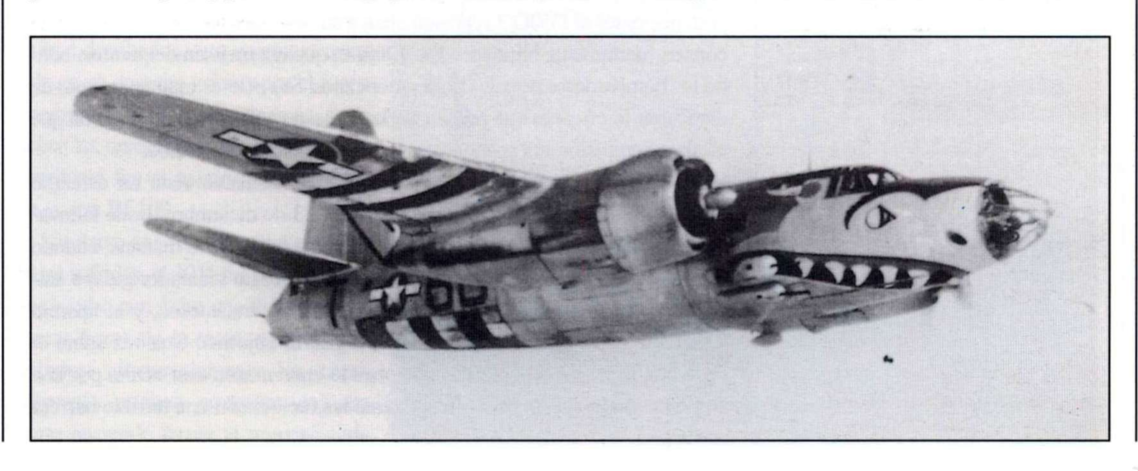
Nada menos que 624 B-26 y A-20 recibieron orden de atacar los puentes principales y secundarios de Mayen, Eller y Euskirchen, un viaducto situado en Ahrweiler, la estación término de Kyllburg y la estación de clasificación ferroviaria de Prum. Todos los puentes estaban a 80 kilómetros del frente, al otro lado de los montes Eifel, y cada uno de ellos fue asignado a dos Grupos de B-26 de la Novena Fuerza aérea. Para asegurar que el bombardeo tuviese la mayor precisión posible, la mayoría de las formaciones de 18 aparatos iban precedidas por un avión señalador-guía, una proporción mucho más alta de lo normal.

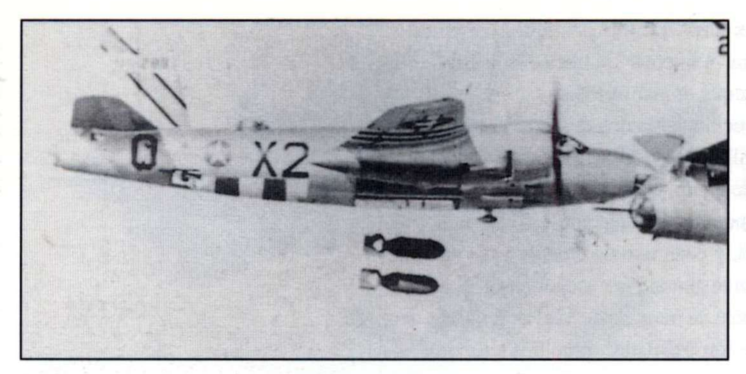
Tras recibir la orden de atacar el puente de Eller, el 323° envió 30 aviones (más tres B-26 encargados de lanzar contramedidas "Window") guiados por tres señaladores guías. El despegue de la base de Laon-Athies, con unas temperaturas gélidas y envuelto en una húmeda neblina, se retrasó ligeramente debido a que uno de los Marauder derrapó saliéndose de la pista y colisionó con un tractor Cletrac. No hubo heridos en el choque, pero tanto el avión como el tractor quedaron inservibles. El resto de la fuerza despegó sin incidentes.

La visibilidad era buena en la zona del objetivo, pero el grupo fue recibido por una enorme barrera de proyectiles de 88 mm, ya que los artilleros alemanes aprovecharon igualmente la ventaja de poder apuntar con claridad contra los bombarderos. De forma casi inevitable, algunos fragmentos de metralla hicieron contacto con los aviones, y el aparato pilotado por el Tte. Joseph C. Bostick tuvo que separarse de la formación cuando estaba ya sobre la zona del objetivo. El *Lady Luck III,* pilotado por el Tte. William H. Eastwood recibió tantos fragmentos de metralla que tuvo que abandonar como pudo la zona del objetivo y ser abandonado por su tripulación sobre la base del 323°. Uno de los jefes de escuadrilla, el Tte. Robert H. Dowd, vio que su parabrisas se helaba de pronto a causa del aire gélido y se vio obligado a abrir la ventanilla lateral de la cabina para poder ver algo. A pesar de la corriente de aire a 320 km/h que chocaba contra su rostro, Dowd permaneció al frente de sus aviones durante la pasada de bombardeo.

La precisión del fuego antiaéreo resultó evidente incluso para los hombres que estaban en tierra cuando el grupo regresó. Dos B-26 volvieron con un motor parado, mientras que uno de los señaladores guías consiguió aterrizar pero rebasó la pista y para cuando llegó por fin a detenerse había sufrido gra-

Este llamativo Marauder, que aparece en casi todas las referencias al B-26, indicando que su nombre era *Big Hairy Bird* lleva pintado en el morro un dibujo que principalmente estaba compuesto por una cara de color amarillo, en lugar de blanco, como se ha creído durante mucho tiempo. Originalmente asignado al 509° BS/397° BG con el código 6B-T, fue transferido al 558° BS del 387° BG poco después del final de la guerra.





Desprovisto casi por completo de camuflaje, aparte de los paneles antibrillo reglamentarios en el morro y en la cara interior de los capots de los motores, el B-26F-1 42-96288/X2-Q del 397° BG era pilotado por un piloto llamado Hoch, que presumiblemente era el que mantenía nivelado el avión mientras su apuntador afinaba la puntería para lanzar su carga de bombas de 454 kg.

ves daños; en su fuselaje llegaron a contarse hasta 200 orificios. Además de los importantísimos puentes, la lista de objetivos de la Novena División de Bombardeo en la zona interior de interceptación incluía varios centros de comunicación situados a retaguardia del Quinto Ejército Acorazado –Waxweiler, Neureburg y Luneberg entre otros–. A causa de la urgencia de la situación, tras el ataque por sorpresa de las fuerzas de Von Runstedt, unos 417 bombarderos pesados de la Segunda División Aérea de la Octava Fuerza Aérea fueron puestos temporalmente bajo control operativo de la Novena Fuerza Aérea para bombardear objetivos situados en la zona de interceptación exterior que se extendía al oeste del Rhin. No se escatimó ningún esfuerzo para impedir que los suministros alemanes llegasen a la zona de combate.

Con la repentina reanudación de la campaña aérea aliada, había tantos bombarderos en el aire que fue necesario repartir los cazas disponibles. Esto significó que algunos "medios" tuvieron que enfrentarse a las defensas enemigas en solitario. Hasta aquel punto de la invasión, las tripulaciones de los B-26 no se habían visto amenazados por la Jagdwaffe gracias a la superioridad aérea aliada. De hecho, algunas tripulaciones no habían visto nunca un caza enemigo en el aire. Dos días antes de Navidad muchos de ellos pudieron ver un número de aparatos suficiente para que su recuerdo les durase todo un turno de servicio en combate.

MASACRE

En el plan de ataque alemán para la operación *Wacht am Rheim* estaba incluida una importante fuerza de apoyo de la Luftwaffe, cuyo orden de batalla ascendía a 1.492 cazas. Entre las unidades cuya base estaba dentro del radio de acción de los bombarderos medios de la Novena División el 23 de diciembre estaban el III y el IV (*Sturm*)/JG 3, en Gutersloh, Lippspringe y Paderborn; la JG 1, que estaba dispersada en Twente, Drop y Rhein en Holanda, y la JG 11, que entonces operaba desde Biblis, Zellhausen y Grossostheim. Las *Jagdschwader* 1 y 11, equipadas con Bf 109G/K, normalmente operaban juntas como unidad combinada, mientras que las *Staffeln* pertenecientes al IV/JG 3 representaban a su *Sturmgruppe* original equipado con los fuertemente blindados Fw 190A-8, que normalmente operaban contra los bombarderos pesados norteamericanos. Sus pilotos estaban a punto de demostrar lo eficaces que podían ser los cañones Mk 108 de 30 mm con que estaban equipados sus aparatos contra los bombarderos medios.

Entre las tripulaciones de los Marauder, no se había visto un esfuerzo máximo de la escala de las operaciones del 23 de diciembre desde la invasión del Día-D. La acción comenzó a primeras horas de la mañana, cuando el 391° BG envió 31 bombarderos (precedidos por un señalador guía) a atacar el viaducto de Ahrweiler. El fuego antiaéreo era intenso, y el aparato señalador guía fue alcanzado antes de lograr el objetivo. Una vez sobre el viaducto, la mayoría de las tripulaciones lo encontraron casi oculto por una nube, mientras que la artillería antiaérea les recibía con una terrible barrera de fuego.

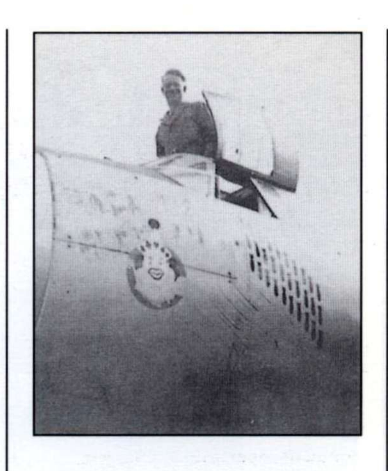
Al frente de la segunda formación, el Capt. Edward M. Jennsen se dirigía hacia el punto previsto de reunión con los cazas, donde se encontró con que los Marauder tendrían que continuar la misión solos. A pesar de todo, se adentró en la barrera antiaérea que protegía el viaducto, para encontrarse con la frustrante realidad al ver que la ruta de aproximación de los bombarderos les habían llevado lejos de su objetivo. Entonces Jennsen ordenó a lo que quedaba de su fuerza (ya habían sido derribados cinco B-26) virar al rumbo correcto y volvió a ponerse a su frente. Aunque su propio aparato estaba incendiado, el Capitán tuvo al menos la satisfacción de saber que las bombas habían sido correctamente apuntadas sobre el viaducto. Las tripulaciones conocían la importancia de su misión, pero corregir la aproximación errónea les había costado un tiempo precioso –tiempo suficiente para que los B-26 fuesen enganchados por el radar enemigo.

No había ningún caza amigo en las proximidades cuando la Jagdwaffe atacó al 391° poco después de las 11:35 horas con unos 60 Fw 190, lo cual permitió a los pilotos alemanes escoger cuidadosamente sus objetivos. Los Fw 190A-8, diseñados para soportar las ráfagas más concentradas de disparos de ametralladora a distancias muy cortas, eran unos formidables adversarios. Por término medio, sus pilotos habían calculado que sólo eran necesarios tres impactos en una zona vital para derribar un bombardero pesado con el cañón Mk 108. Probablemente en aquel momento no se sabía cuál era la potencia de fuego necesaria para destruir un Marauder, pero estaban a punto de descubrirlo.

Los pilotos alemanes consiguieron penetrar en las cerradas formaciones americanas y dispersarlas lo suficiente para disponer del espacio necesario para maniobrar. A continuación se dedicaron a destruir a los bombarderos uno por uno, consiguiendo derribar dieciséis Marauder en sólo nueve minutos.

Los pilotos de los bombarderos realizaron violentas acciones evasivas y los ametralladores lucharon como tigres, llegando a reclamar un número tan alto de cazas enemigos derribados como el número de Marauder perdidos, además de tres dañados y 16 más como derribos probables. Pero en realidad la suerte de la batalla estaba echada. El 322°, que sí contaba con una escolta compuesta por los Lightning del 392° FS, chocó con la Jagdwaffe cerca de su objetivo en el puente de Euskirchen. Durante ocho desesperados minutos de combate, Bf 109, Marauder y P-38 lucharon frenéticamente. Tres B-26, entre los que estaba un señalador guía, fueron derribados y un cuarto, convertido en un desecho volante por el fuego enemigo, fue abandonado más tarde sobre las cercanías de Sedan. Un P-38 derribado fue el precio por el derribo de cuatro Bf 109.

Sin darse por vencido a pesar de las bajas sufridas, el 391° fue capaz de llevar a cabo con éxito una misión a primeras horas de la tarde enviando 21 aviones; afortunadamente los cazas alemanes estaban ocupados en otra parte haciendo frente al número cada



Al comienzo de la ofensiva de bombardeos de la AAF sobre Europa se decía que traía mala suerte cambiar el nombre de un avión, pero, según parece, esa "regla" no se seguía en los Grupos de Marauders. Numerosos B-26 fueron rebautizados o se les cambiaron los dibujos pintados en el morro, como en el caso del B-26B-55 42-96153/X2-N del 596° BS/397° BG. Todavía se aprecian trazas de su antiguo nombre encima del nuevo dibujo, que reflejaba su nuevo nombre de *The Joker.*

Esta poco corriente presentación de los apodos y apellidos de la tripulación estaba pintada en el B-26-G-5 (que casi con toda seguridad era el 43-34330) *I'll Get By*, que pertenecía al 394° cuando tenía su base en Cambary. "Singleton" y "Leask" eran probablemente el piloto y el copiloto, respectivamente.





El *Centenarian* del Tte. Robert B. Graver era un B-26B-55 del 394° BG que a principios de 1945 llevaba registradas 113 misiones en el fuselaje.

vez mayor de aviones aliados que aparecían sobre el campo de batalla. Pronto las bajas alemanas empezaron a aumentar hasta un nivel parecido al alcanzado antes de que comenzase la Batalla de las Ardenas, y esto era algo que el mando alemán no podía permitirse, ya que aunque los aviones podían ser reemplazados por otros, los pilotos no.

Que la Jagdwaffe sólo era activa en ciertas zonas quedó demostrado por la experiencia del 344º (que atacó Mayen) y del 386º (que atacó Nideggen), ya que ninguno de estos dos Grupos fue interceptado. Sin embargo, al final del que había sido su día más negro en cuanto a bajas de aviones, habían sido derribados unos 35 Marauder pertenecientes a los Grupos de Bombarderos 322º, 387º, 391º y 397º, además de un solitario A-20, sin olvidar los 182 B-26 que sufrieron daños de diversa consideración.

Los pilotos del IV/JG 3 reclamaron 27 victorias sobre los Marauder en el espacio de nueve minutos de combate, entre las 11:38 y las 11:47 horas. Además fueron derribados también tres Thunderbolt, lo cual supuso cinco minutos más de combate. Se cree que todas sus víctimas pertenecían al desafortunado 391º BG, que sufrió el mayor número de bajas ocurridas en combate aéreo. Hubo cierto grado de sobrereclamación de victorias, pero casi todas las reclamaciones de *abschluss* fueron recibidas y presumiblemente aceptadas por los oficiales de inteligencia de la JG 3. Los pilotos que más éxitos consiguieron durante aquella jornada, a quienes se les reconocieron dos derribos de B-26 a cada uno, fueron el Lt. Siegfried Muller, de la 16ª *Staffel* (sus victorias número 12 y 13); el Uffz. Kurt Bolz (tercera y cuarta victorias) perteneciente a la 13ª *Staffel* y el Uffz. Werner Martin, de la IV *Gruppenstab* (que eran su primera y segunda victorias).

La aparición de un número tan grande de cazas alemanes sorprendió a los pilotos de caza norteamericanos, que de repente se vieron desbordados de trabajo. En algunos casos quedaron separados de los bombarderos y no tuvieron otra opción más que entablar combate con sus adversarios. Por otro lado, los alemanes pusieron en el aire un número de Fw 190 y de Bf 109 suficiente para realizar ataques de doble propósito contra los cazas y los bombarderos medios que operaban en sectores diferentes. Entre las otras unidades alemanas que participaron en las acciones de aquel día estaba el I/JG 77 equipado con Bf 109; el Lt. Kuhdorf, de la 1ª *Staffel*, reclamó el derribo de un B-26 "sobre la región de las Ardenas" que constituía su victoria número 16 durante la guerra.

La batalla aérea del 23 de diciembre, con su furioso ritmo y gran escala, fue la acción más intensa en que las tripulaciones de los Marauder se enfrentaron jamás contra los cazas alemanes en el teatro de

Los viejos soldados también mueren alguna vez. El 27de noviembre de 1944, el veterano de tantos combates B-26B-16 41-31650 *Miss Mary* del 553° BS quedó completamente destrozado en un aterrizaje forzoso en el que su fuselaje se partió por detrás de las alas. Al parecer, a este avión nunca llegó a aplicársele en la cola la franja amarilla del 386° BG.





Esta vista del lado izquierdo del *Miss Mary* revela que había volado al menos 100 misiones durante su corta carrera –al igual que muchos otros Marauder de la Novena Fuerza Aérea–. No se conocen las circunstancias del incidente, pero se supone que el avión no estaba realizando un vuelo de combate el día que quedó destrozado. Todas las armas habían sido retiradas, bien antes del vuelo, o bien después del accidente como medida de precaución.

operaciones europeo. Aquel día fue también el peor de toda la guerra en cuanto a bajas sufridas por las unidades de B-26. Pese a que los éxitos alemanes como los de aquella jornada habían sido raros durante los meses anteriores, esta acción demostró gráficamente que no había lugar para la complacencia y que la posibilidad de que la Jagdwaffe saliese al paso de futuras operaciones de los bombarderos medios seguía siendo un factor a considerar durante la contraofensiva de las Ardenas. En una apreciación calamitosa, los comandantes aliados estimaron que, si continuaba este ritmo de bajas de bombarderos medios, la Novena División de Bombarderos sería aniquilada, y el 24 de diciembre se tomaron medidas para evitar que esto ocurriese, lanzándose un ataque relámpago en masa contra las bases aéreas alemanas.

Entre los resultados positivos de las misiones realizadas el 23 de diciembre estuvo el ataque realizado por el 397º BG contra el puente de Eller. Unos 33 B-26 despegaron de Peronne, con todos sus tripulantes totalmente concienciados de que su objetivo era de una vital importancia. Ese puente era el único punto en el que el enlace ferroviario del Ruhr a Dinant, en Bélgica, cruzaba el río Mosela, y los alemanes estaban despachando frenéticamente trenes en dirección al Oeste cargados con suministros vitales para las unidades de la Wehrmacht desplegadas a lo largo de esta ruta.

El fuego antiaéreo se cebó en la formación de bombarderos que iba en cabeza cuando se aproximaba al objetivo. Aunque no llevaban escolta, los señaladores guía lanzaron contramedidas “Window” para anular el radar de dirección de tiro y condujeron a los aparatos del 397º a través de las nubes. Dos B-26 fueron derribados en poco tiempo, pero poco antes de llegar al punto inicial, las nubes se abrieron el espacio suficiente para que los apuntadores localizasen el puente. Otro Marauder fue abatido. Los segundos de la pasada de bombardeo parecían semanas. Entonces cayeron las bombas e hicieron explosión sobre el objetivo. El vital puente había quedado cortado.

Los cazas enemigos interceptaron a la segunda formación de aviones del 397º cuando estaban efectuando la pasada de bombardeo; ahora su suerte dependía de los ametralladores. Los apuntadores se inclinaron sobre sus visores, guiando los aviones como si fuesen ellos quienes tuviesen en sus manos las palancas de control. Los ataques de los cazas se hicieron más intensos y de los bombarderos salían estelas de humo blanco de la pólvora de los disparos con que respondían.

Los disparos de los cañones y las ametralladoras de los cazas alemanes empezaron a cobrarse su cosecha mortal y siete Marauder sucumbieron ante las repetidas pasadas de un número estimado entre 40 y 50 Fw 190 y Bf 109, aunque mantener una formación compacta impidió que las bajas fuesen mucho más numerosas; los ametralladores reclamaron 4-4-8. Lo más pro-



El mal tiempo traía consigo graves riesgos además de los relacionados con el combate. Este B-26 del 397º BG quedó fuera de combate en Cambray el 13 de enero de 1945, pero se desconoce el grado de daños que había sufrido antes de estrellarse.

bable parece ser que el 397º fuese atacado por una fuerza combinada compuesta por *Staffeln* pertenecientes a la JG 1 y a la JG 11, ya que ambas unidades estaban equipadas con Fw 190A-8 y Bf 109G-14.

Lo que puede cuestionarse son las reclamaciones de victorias hechas por los pilotos; les fueron atribuidos 24 B-26 derribados. Aunque el número de victorias reclamadas por los ametralladores de los bombarderos norteamericanos era modesto, está claro que ellos fueron los responsables de algunas de las bajas alemanas. En total, las dos *Jagdgeschwader* perdieron 11 pilotos y 45 aviones quedaron fuera de combate por diversas causas durante la jornada del 23 de diciembre.

De regreso en la base, las tripulaciones de tierra del 397º contaron los orificios de sus aparatos. Sólo 8 B-26 pudieron ser considerados como libres de daños, mientras que el resto necesitaba reparaciones urgentes antes de

Con mucha frecuencia, los B-26 volvían a la base con muestras evidentes del contacto con el enemigo, que daban a las tripulaciones pie para reflexionar. Uno de los pensamientos que podría haber cruzado por las mentes de la tripulación de este aparato pudo ser si había sido acertado retirar las ametralladoras frontales. De hecho, fue un fragmento de metralla de un proyectil antiaéreo el que produjo estos daños, y un par de ametralladoras allí delante habrían sido de mucha utilidad; sin embargo, la cosa habría sido completamente distinta si lo que les atacó hubiese sido un caza.



El 14 de enero la ofensiva de las Ardenas había sido ya contenida casi por completo. Tan pronto como el tiempo mostró los menores indicios de mejoría, los "medios" se lanzaron contra los puentes y las líneas de ferrocarril en poder del enemigo, y los cazabombarderos se dedicaron a machacar sus posiciones avanzadas, carros de combate y vehículos. En esta fotografía se ve cómo miembros del 386° BG, en la base de Beaumnot-sur-Oise, que participó en el gran esfuerzo para restituir la línea del frente, ayudan a despejar de nieve las pistas. Un piloto del 554° BS ayuda a los tripulantes de tierra armados de palas por el simple procedimiento de revolucionar los motores de su aparato.

poder volar de nuevo. Setenta y un hombres del grupo perdieron la vida o fueron heridos en la acción de aquel día, y por su determinación al completar su misión a pesar de los graves riesgos a los que tuvieron que enfrentarse, se concedió al 397° una citación como Unidad Distinguida. También fue recompensado con una citación el 387° que había atacado objetivos situados en Mayen y Prum. Los ataques de los cazas habían reducido también ligeramente las fuerzas de este grupo. Entre 15 y 29 Bf 109 atacaron y derribaron cuatro Marauder, incluyendo un avión señalador guía. Éstas fueron las primeras bajas sufridas por el grupo en unas 520 salidas de combate.

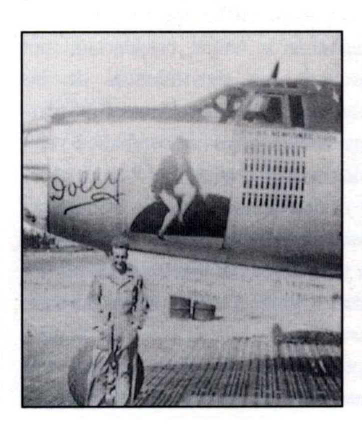
Los señaladores guías lo estaban pasando mal desde que la Novena había introducido los métodos de bombardeo a la orden del líder, ya que el enemigo conocía su importancia al frente de las formaciones de combate. Cuando el 322° visitó el puente de Euskirchen, 50 Bf 109 aparecieron en escena e inmediatamente derribaron al avión señalador-guía que iba en cabeza. Volviendo su atención sobre el segundo señalador guía, consiguieron causarle daños tan graves, que quedó inutilizado casi por completo. Todavía consiguieron derribar un tercer B-26 (un aparato normal del 322° BG) antes de que los cazas aliados apareciesen para devolver el golpe a los interceptores enemigos. Un cuarto bombardero fue derribado cuando las baterías antiaéreas emplazadas en los alrededores del puente abrieron fuego buscando venganza, mientras que un quinto aparato tuvo que ser abandonado durante el regreso a la base a causa de los daños recibidos durante el combate.

A pesar de la mejoría del tiempo hacia finales de mes, las condiciones atmosféricas eran todavía lo bastante inestables como para afectar negativamente a las operaciones de algunos grupos de bombarderos medios. Sin embargo, cada vez estaba más claro que el optimista plan ofensivo de Von Runstedt en las Ardenas estaba perdiendo gas. Los bombarderos tácticos pudieron seguir machacando objetivos en la zona de interceptación interior, siendo habituales los ataques en los que participaban más de 350 bombarderos medios, aproximadamente la mitad de la fuerza total de B-26 disponibles de la Novena.

Cuando el tiempo lo permitió, el Mando pudo enviar al ataque más del doble de este número de aviones, como ocurrió los días 26 y 27 de diciembre, cuando 879 aviones (en su mayoría Marauder) se dedicaron a destruir la red de ferrocarril alemana. Por su contribución a este gran esfuerzo, el 323° se ganó una citación como Unidad Distinguida por las acciones en que participó durante el período de cuatro días entre los días 24 y 27. Los ataques de la Luftwaffe también se redujeron notablemente bajo la embestida renovada de los cazas aliados.

Para aquel entonces el mando había podido demostrar que el Douglas A-26 Invader podía ser un digno sucesor tanto del B-26 como del A-20, gracias a su combinación de los muy diferentes cometidos de bombardero medio y de avión de ataque a baja cota. Tras un período inicial de evaluación en combate a cargo del 386° BG en septiembre, los Invader se habían unido tardíamente a este grupo y a los Grupos de Bombarderos 32°, 344° y 391°, todos los cuales fueron dejando de lado sus Marauder según se iba llevando

***Dolly* era una de las "damiselas pintadas" que contribuían a elevar la moral del 322° BG para llevar la guerra al enemigo; el piloto de este avión era el Tcol. M. C. Newcombe. Cada fila de bombas representa 111 salidas, lo cual significa que el avión completó al menos 50 misiones antes del fin de la guerra. Obsérvese que el firme de esta zona de dispersión está hecho a base de planchas metálicas perforadas.**



a cabo la transformación de sus tripulaciones con el telón de fondo de las continuas operaciones de combate.

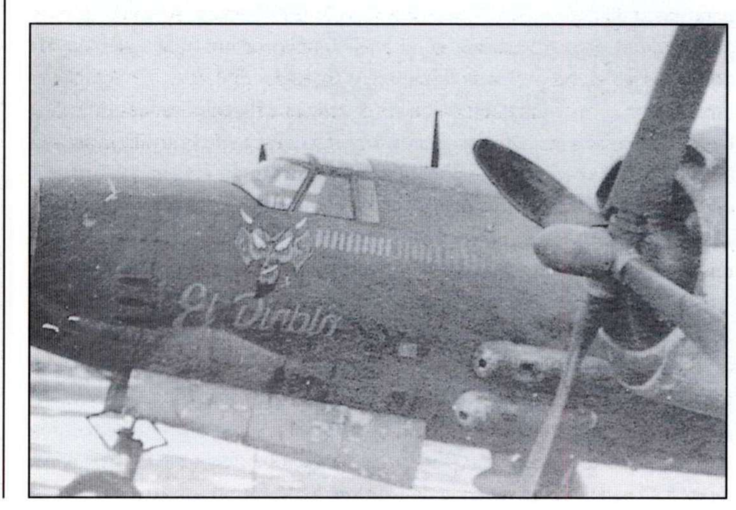
Para compensar las posibles pérdidas de precisión en los bombardeos debidas a la introducción del relativamente poco familiar A-26, se adoptó el prudente criterio de retener cierto número de Marauder con sus experimentados apuntadores, para encabezar las escuadrillas de Invader durante el período de transición. Pero el hecho inevitable de tener que dominar un nuevo avión era algo que tuvieron que asumir incontables aviadores a lo largo de la guerra, y muchos de los tripulantes de los B-26 de la Novena no fueron una excepción. En realidad, una vez que lo hubieron probado, hasta algunos de los acérrimos campeones del Marauder tuvieron que admitir que Douglas no había hecho un mal trabajo con su flamante bombardero de ataque. Su radio de acción era superior al del B-26 y tenía unas prestaciones impresionantes, una cualidad que impresionó a los hombres que tuvieron que volar en él.

Independientemente del avión en que volasen, las unidades de bombarderos tácticos de la Novena no estaban dispuestas a dar a los alemanes respiro alguno. Las tripulaciones consiguieron hacer la transformación al A-26 invirtiendo en ello un tiempo mínimo fuera de la línea de combate; sólo se admitía que en los cambios de base las misiones se interrumpiesen un segundo más de lo necesario. Y mientras la situación en tierra seguía siguiendo crítica, las unidades aéreas aliadas aprovechaban cualquier claro en el tiempo.

La tenaz resistencia americana en Bastogne ayudó a romper definitivamente el ataque alemán. Con un despliegue demasiado amplio, escasos de combustible y de otros recursos logísticos, los Panzer fueron reducidos gradualmente mediante una combinación de ataques acorazados y aéreos, hasta que dejaron de suponer una verdadera amenaza. Los recursos de material y personal aliados eran casi infinitos comparados con la situación logística alemana, y una vez que el poder aéreo pudo detener el flujo de suministros, la jugada de Von Runstedt quedó condenada al fracaso.

La ayuda que venía del cielo –en más de un sentido– permitió a las fuerzas terrestres aliadas emprender la última etapa del camino a Alemania, conscientes de que sus avances serían tan fluidos como fuese posible. Con su última ofensiva desesperada fracasada y con filas de vehículos de kilómetros y kilómetros detenidas frente a puentes destruidos, los restos de la Wehrmacht fueron diezmados.

Con 21 salidas a sus espaldas, *El Diablo* no participó con el 322° BG en la primera misión contra Imjuiden, lo cual provoca dudas sobre los tres símbolos horizontales pintados delante del nombre del avión en forma de bombas de color rojo, que indican salidas realizadas a "altitud cero". También pueden corresponder a misiones realizadas cuando el grupo realizó sus primeras misiones encuadrado en el Octavo Mando de Apoyo Aéreo (ASC)



Desde mucho tiempo antes los cazabombarderos tenían predilección por bloquear los movimientos de las columnas de vehículos enemigos destruyendo los carros de combate, o vehículos no acorazados, que iban en cabeza y cola, de modo que los demás quedasen atrapados en medio de la columna y pudiesen ser ametrallados por los cazas y bombardeados por los bombarderos medios casi a placer en los principales cuellos de botella. El final de la Batalla de las Ardenas fue señalado por



El manto de nieve invernal perdía rápidamente todo su encanto cuando había que vivir en una tienda de campaña y hacer las operaciones de mantenimiento de los aviones a temperaturas bajo cero a las cuatro de la mañana, sabiendo que los mejores alojamientos de la base habían sido probablemente bombardeados por tu propio avión. Ésta era una sensación corriente en los grupos de Marauder que establecieron su base en el continente durante el último invierno de la guerra, como demuestra esta imagen del B-26G-5 43-34413, del 386° BG en Beaumont-sur-Oise, con un hangar totalmente destrozado detrás de él.

una terrible carnicería, siendo asestado el golpe de gracia el 22 de enero, cuando los Grupos de Bombarderos 387° y 394° enviaron sus B-26 contra los puentes de carretera. Las tripulaciones encabezadas por cuatro señaladores guías encontraron embotellamientos de hasta 1.500 vehículos.

En términos generales, el mes de enero supuso la culminación de meses de duros combates. Aunque 20 medios se perdieron a consecuencia de la acción del enemigo y del mal tiempo, fue posible realizar operaciones en 19 días, durante los cuales la Novena División de Bombardeo efectuó 3.938 salidas, 2.540 de las cuales se consideraron efectivas. El 15 de enero, la Novena Fuerza Aérea alcanzó un hito importante; para esa fecha, los B-26 habían lanzado 100.000 toneladas de bombas sobre objetivos enemigos. Para ello habían sido necesarias 80.000 salidas y la pérdida de unos 300 aparatos.

Muchas de las salidas del mes de febrero se efectuaron para apoyar la operación *Clarion*, con la que se pretendía paralizar la red de transporte alemana detrás del frente durante un período de 24 horas. El oeste de Alemania fue dividido en sectores, siendo asignado cada uno de ellos a una Fuerza Aérea –la Novena, la octava, la RAF o una unidad especial conocida como el Ala 42ª–. A los bombarderos del General Anderson se les asignaron 80 objetivos posibles, de los que 50 serían atacados. Una innovación que se adoptó especialmente para esta misión fue el empleo de los Marauder para efectuar ametrallamientos a tierra, autorizándose a las tripulaciones a descender hasta nivel del suelo con su escolta de cazas para ametrallar objetivos enemigos de oportunidad una vez que habían lanzado sus cargas de bombas. La Jagdwaffe era para entonces una fuerza casi derrotada.

El 22 de febrero, la autorización para descender con sus B-26 a baja cota para ametrallar al enemigo provocó reacciones diversas. Algunos pilotos pensaron que esto significaría la muerte segura, mientras que otros encontraron aspectos más positivos a su nuevo cometido: pilotar un "P-26" podía ser una forma muy satisfactoria de redondear una misión después de haber tenido que volar a una altitud media y soportar el fuego de la artillería antiaérea. Cuando llegaron los informes de combate, resultó que los que lo habían probado estaban impacientes por hacerlo otra vez. Al parecer, se autorizó que los B-26 efectuasen pasadas de ametrallamiento a baja cota, siempre que las circunstancias lo permitieran, hasta el colapso alemán.

Aparte de las acciones de ametrallamiento, la operación *Clarion* consistió fundamentalmente en "actividades normales" para las tripulaciones de los bombarderos medios, que en cuatro horas y media atacaron 46 de los 50 objetivos que se les habían asignado, además de cuatro secundarios. En pequeñas unidades, compuestas a veces por sólo de tres a seis aparatos, los elementos de la Novena que participaron en la operación *Clarion* hicieron de los puentes su objetivo principal, y sólo perdieron un avión.

ADVERSARIOS MORTALES

Los informes de avistamientos de cazas cohete y a reacción alemanes fueron ampliamente difundidos entre los grupos de combate de la Novena Fuerza Aérea, pero, hasta el 6 de febrero de 1945, ninguno de ellos había sido visto por las tripulaciones de los bombarderos medios. Aquel día, los tripulantes de los aviones del 323° BG informaron haber visto un solitario ME 262 que, afortunadamente, no atacó. El reactor se limitó a volar por debajo de la formación de B-26, que se disponía a atacar objetivos situados en Berg/Gladbach. Nadie sabía en qué medida los alemanes habían podido dispersar la fabricación de cazas a reacción, ni lo eficaces que podían ser en combate, pero la amenaza que representaban fue tomada muy en serio.

Los cazas convencionales de la Luftwaffe, más familiares para los aliados, realizaron algunos de sus últimos ataques de la guerra contra los B-26 el 21 de febrero de 1945, cuando el 394° BG fue interceptado por unos 20 Fw 190 del II/JG 26 en una operación de *Freie Jagd*. El control de tierra alertó a los cazas cuando ya estaban en vuelo, y los pilotos alemanes se sorprendieron al encontrar a los bombarderos sin escolta.

El grupo, que aquel día se dirigía a atacar el puente de ferrocarril de Vlotho, ya había tenido algunas dificultades hasta ese momento de aquella salida, ya que un aparato de una de las formaciones había sido derribado por los disparos antiaéreos sobre el objetivo y el resto de los aviones que la componían se habían desorientado saliéndose del rumbo previsto. Estaban al este de Arnhem cuando los Fw 190 los alcanzaron. El Unteroffizier Walter Stumpf, de la 7ª *Staffel,* derribó un bombardero y vio cómo su tripulación saltaba en paracaídas. Otros dos B-26 sucumbieron al ataque y otros cuatro consiguieron regresar a la base pese a haber sufrido graves daños por el fuego enemigo. Aquel día se perdió una tripulación del 587° BS y tres del 585° BS.

Los carros de combate aliados, que esperaban en las orillas del Rhin pudieron por fin cruzar el 7 de marzo la última gran barrera natural que les separaba del corazón del Tercer Reich. Cuando los Sherman cruzaron retumbando sobre el puente ferroviario de Remagen (el único puente de cruce intacto), el movimiento de pinza se hizo imparable. Alemania estaba ahora atrapada entre las "fauces" formadas por los aliados occidentales en el Sur y el Ejército Rojo en el Este.

Remagen se convirtió en un imán para la Luftwaffe, que efectuó bombardeos desesperados en un intento de destruir este único puente que quedaba en pie. El 1 de marzo, el General Anderson envió a sus "medios" a destruir los cuatro aeródromos de la Luftwaffe dentro de cuyo radio de acción está el río.

En el aire, la parte de la Luftwaffe que operaba con cazas convencionales finalmente parecía haber sido neutralizada por sus enormes pérdidas, primero sobre las Ardenas y después durante el ataque del día de Año Nuevo contra las bases aéreas aliadas. Hitler no tenía ya otra alternativa más que jugar su última carta, que tomaría la forma del interceptor a reacción. El Me 262 era el único que representaba una opción práctica en este aspecto, y aun-

que a última hora se había dado prioridad a su producción en 1944, los éxitos conseguidos habían sido escasos. Los bombarderos medios nunca fueron un objetivo prioritario para los reactores alemanes, pero el aumento de salidas de los Me 262 hizo que los informes de avistamientos fuesen más frecuentes. Las escoltas de cazas aliados para las incursiones de los B-17 y los B-24 eran entonces tan fuertes, que la táctica de emplear los reactores para atacar sólo a las formaciones de bombarderos pesados tuvo que ser casi totalmente abandonada; los Me 262 raramente podían llegar a situarse en posición de disparo antes de ser perseguidos por docenas de P-47 y P-51. Simplemente para sobrevivir, los pilotos alemanes se veían frecuentemente obligados a atacar cualquier cosa que entrase dentro de sus visores.

No obstante, era evidente que el caza más avanzado del mundo era capaz de llevar a cabo una rápida y terrible ejecución de un bombardero de hélice. En tierra, el General Eisenhower tomó la controvertida decisión de dividir Alemania en dos mitades, orientando a los Ejércitos angloamericanos hacia el Rhur y Leipzig, y abandonando Berlín al Ejército Rojo. El hecho es que el ritmo de avance era bueno, con la resistencia alemana haciéndose cada vez más débil y menos organizada. Miles de soldados de la Wehrmacht, entre los que había viejos y niños, se rendían en lugar de resistir hasta la muerte, y los prisioneros daban fe del infierno de los constantes bombardeos de los aviones aliados. Mientras tanto, un número importante de cazas tácticos de la Novena se había trasladado a territorio alemán, al igual que algunos grupos de bombarderos medios que también se trasladaron para reducir otra vez la distancia a sus objetivos. A finales de marzo el 322º estableció su residencia en Le Culot, en Bélgica, que era su segunda base continental desde su traslado a Beauvais el anterior mes de septiembre.

Las operaciones continuaron siendo parecidas a las realizadas hasta entonces, y la actividad cotidiana de las tripulaciones siguió consistiendo en ataques a media altura contra objetivos de comunicaciones. Algunos grupos de B-26 admitieron retirar algunas armas para ahorrar peso y aumentar la velocidad; desde hacía tiempo, en muchos Marauder la zona del morro había sido desarmada principalmente para dar al apuntador más espacio para trabajar. Cuando el voluminoso visor Norden fue instalado debajo del bloque de cierre y los depósitos de munición de la ametralladora de 12,7 mm del morro, el compartimento delantero, que nunca había sido precisamente espacioso, se hizo bastante estrecho, especialmente para un hombre grande vestido con ropa de vuelo.

Aligerar al Marauder de este modo proporcionaba al bombardero una mayor capacidad de aceleración tanto al entrar como al salir de la zona de objetivo, reduciendo así la probabilidad de que los artilleros antiaéreos consiguiesen un "tanto". La posibilidad de que los cazas de la Luftwaffe pudiesen encontrarse con formaciones de bombarderos menos armados fue un riesgo que hubo que aceptar, lo cual no quería decir que un B-26 desprovisto de las armas del morro estuviese exactamente indefenso, porque todavía le quedaban diez ametralladoras de 12,7



Puede suponerse que el retrato de *Rosie* adornaba el panel de la plancha blindada del B-26F-1 42-96281 durante la totalidad de las 108 misiones de combate que realizó entre el 13 de junio de 1944 y el día de la victoria en Europa. Esta imagen corresponde a finales de 1944, cuando todavía tenía por delante unas cuantas misiones y su piloto era el Tte. J. V. Roy. *Rosie* posaba sobre un panel pintado de color gris, que contrastaba bastante con su pelo negro y su ropa interior roja. Las recatadas tiras de censura sobre los dibujos de chicas desnudas pintadas en los aviones eran bastante corrientes.



La artillería representó una amenaza para los bombarderos aliados hasta el mismo final de la guerra. El objetivo era Haltern cuando este B-26G-15 del 394º BG, apodado *Draggin Lady*, fue rodeado por las explosiones antiaéreas el 22 de marzo de 1945. Esta misión coincidió con el primer aniversario del grupo en combate, y fue bastante dura, ya que dos de sus aparatos fueron derribados.



Apenas habían terminado los combates cuando el 387° se encontró con otro traslado de base, en esta ocasión a Maastrich/Beak –o simplemente A-59– en Bélgica. Allí un fotógrafo capturó parte de una línea de Marauder en la zona de estacionamiento del 557° BS, entre los cuales estaba el 42-107697 *Battlin' –Benny,* que llegó a completar 90 misiones.

mm si se presentaban problemas. Si sucedía lo peor, y un Marauder tenía que separarse de la formación antes de haber soltado sus bombas, perdía altura a la alarmante velocidad de 2.000 pies por minuto; entonces se deshacía de sus bombas (y de todo lo que pudiese lanzar, si había tiempo) con lo que esta velocidad de descenso se reducía a la mitad.

Florenes, en Bélgica, se convirtió en la nueva base del 344º BG, que empezó a operar desde allí el 2 de abril. Una semana después, los Invader del 386º ocuparon St. Trond, y el 391º, también transformado del B-26 al A-26, bajo el mando de su jefe de Grupo, Col. Gerald E. Williams, se trasladó a Asch el día 20 de aquel mes. Este oficial había estado al frente del grupo antes de que fuese desplegado en el ETO, e iba a permanecer a su frente hasta su última misión realizada el 3 de mayo de 1945.

La Novena División de bombardeo había conseguido enviar de 200 a 350 bombarderos medios y ligeros en la mayoría de sus últimas misiones, y el 3 de abril, unos 220 aparatos habían despegado junto con 12 aviones de contramedidas "Window", para lanzar 404 toneladas de bombas sobre las estaciones de clasificación ferroviaria de Haelm y Holzmeinden. Además los bombarderos lanzaron 100 bombas cargadas con panfletos de propaganda sobre los habitantes de Hagen, Herdecke, Hobenlemcurne y Scwerte. Uno de los aviones de contramedidas "Window" fue derribado, pero el resto consiguió regresar a la base, aunque siete aparatos del 323º BG regresaron con evidencias de impactos cercanos de la artillería antiaérea. Al día siguiente, 334 bombarderos medios fueron enviados de nuevo al ataque. Una fuerza de una entidad tan grande tenía la ventaja de poder atacar objetivos dispersos por una zona muy amplia, aunque el objetivo principal de aquel día era la estación de clasificación ferroviaria de Carailsheim. Apoyados por tres aviones de contramedidas "Window", los Grupos de bombarderos 323º, 386º, 409º y 416º destruyeron el objetivo al precio de dos aviones derribados y cuatro dañados en combate. Uno de los Marauder del 323º BG derribados cayó víctima del ataque de un Me 262, como relata un tripulante que lo presenció desde otro B-26:

"Cuando ya íbamos de regreso a la base y todo estaba saliendo a la perfección, observé que un avión bimotor se acercaba por detrás a la escuadrilla que volaba en la posición inferior", lo primero que pensé es que era un A-26 que se había separado de su grupo (y que se unía a nosotros como medida de seguridad). Lo siguiente que vi fue la columna de humo que salía de la ametralladora de cola de uno de nuestros aviones. En ese momento, el punto derecho entró en un picado abrupto y desapareció en medio de las nubes. ¡De pronto me sobresalté al comprobar que el 'A-26' era en realidad un Me 262! Para entonces un segundo reactor había alcanzado con sus dis-



Un B-26G-10 del 495° BS/394° BG mostrando uno de los dibujos más llamativos pintados en los Marauder del teatro de operaciones europeo. Este avión es uno de los que aparecen en las láminas en color.

paros al avión que iba en cabeza de la escuadrilla de abajo, que de pronto se colocó en posición invertida y también desapareció entre las nubes".

A pesar de la difícil situación en que se encontraban los alemanes, las últimas semanas de operaciones habían puesto a prueba los nervios de las tripulaciones. Los reactores tenían a todo el mundo sobresaltado, y corrían rumores de que en su desesperación el enemigo estaba incluso recurriendo a restaurar aviones aliados capturados para infiltrarse en las formaciones de bombarderos y provocar una carnicería abriendo fuego por sorpresa. Esto tenía poco de cierto, pero los avistamientos seguían produciéndose con bastante frecuencia como para mantener tensos los dedos en los gatillos. Sin duda, quienes pagaron el precio de esta atmósfera tan tensa fueron unos cuantos aparatos propios.

La tarde del 24 de abril, el objetivo asignado a 74 B-26 de los Grupos de bombarderos 322º y 344º, además de 41 A-20 del 410º, era el depósito de Schrobenhausen, situado a 48 km al noroeste de Munich. Alertados de la amenaza, el Oberst Gunther Lutzow se puso al frente de cinco Me 262 de la JV 44 para interceptar a los bombarderos al sur de Monheim. Así lo hicieron, pero los Marauder estaban protegidos por una escolta de P-47, y aunque se intercambiaron algunos disparos y algunos bombarderos fueron dañados, los reactores no consiguieron derribar ninguno de ellos. Durante el mes de abril, el Me 262 del Generalleutnant Adolf Galland fue dañado por el fuego defensivo de los B-26 de la 17ª CBW. Alcanzado también por los disparos de los P-47, cuando el deteriorado Me 262 de Galland finalmente efectuó un aterrizaje forzoso de vuelta en su base, las heridas recibidas en la lucha por el jefe del JV 44 le dejaron fuera de combate durante el resto de la guerra –un importante, aunque inconsciente golpe asestado por los B-26–. Aunque fueron los disparos de los cazas los que le habían infligido los daños más importantes, Galland también había sido antes alcanzado por los ametralladores de los bombarderos.

En unas declaraciones hechas después de la guerra el antiguo *General der Jagdflieger* expresó que el B-26 era uno de los aviones aliados que menos le gustaba atacar, incluso cuando estaba a bordo de un Me 262. Según él, era debido a las formaciones tan compactas en que volaban los Marauder y a la gran cantidad de armamento que llevaban, que era elogiado de mala gana por muchos pilotos alemanes.

Devolver el golpe a los Me 262 en el aire era una de las formas de reducir la amenaza que representaban, pero un método mucho más eficaz era destruirlos antes incluso de que pudiesen despegar, o, todavía mejor, los bombarderos podían acabar con ellos cuando estaban en construcción, o en la etapa final de montaje, de modo que sólo muy pocos de ellos llegasen a poder operar. Antes del final de la guerra, la Novena División de Bombarderos realizó muchas salidas para visitar las bases de los reactores tan pronto como éstas eran identificadas, mientras que en otras incursiones



El lado izquierdo del H9-Q revela que también lleva pintado un dibujo en el panel de placa blindada y el hecho de que el triangulo de la cola, que indica que este aparato había pertenecido antes al 344º o al 391º, ha sido sobrepintado en ambos lados. Esta imagen, tomada en Nuremberg, Alemania, al final de la guerra, muestra también que las ametralladoras de este avión han sido retiradas desde su traslado desde Francia.

sus objetivos eran los centros de montaje y los vitales centros de producción de carburantes y grasas. La interceptación del sistema ferroviario de Alemania también fue una importante contribución, especialmente si se tiene en cuenta que los motores y las piezas de repuesto de los reactores tenían que ser transportadas por este medio, el único rentable en términos de tiempo.

El 25 de abril, el 397º fue el primero de los dos grupos de Marauder que ocuparon el aeródromo holandés de Venlo, y el 394º se trasladó allí el 2 de mayo. Venlo, también conocido como Y-55 en la lista de códigos aliados para los aeródromos continentales, era una base enorme, con unos 50 km de pistas de rodadura que estaban en parte dentro de territorio alemán. Antes de abandonarlo, el enemigo había destruido todo lo que podía ser utilizado por las Fuerzas Aéreas aliadas, y por lo tanto los hombres del 394º, obligados a vivir en tiendas de campaña, se pusieron a la tarea de limpiar el lugar. Los B-26 del 1er escuadrón de señaladores guías ocuparon también Venlo, pero no realizaron desde allí ninguna salida operativa.

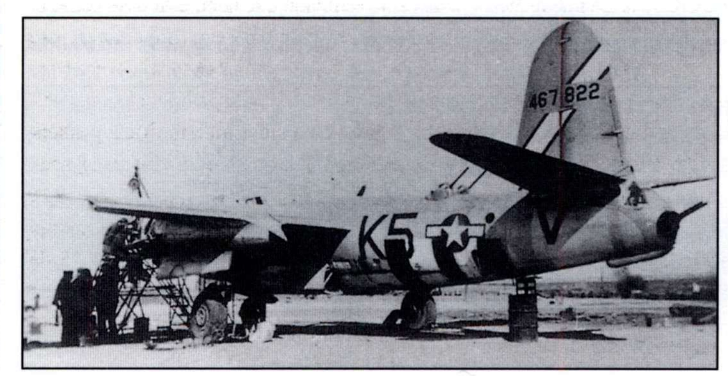
La experiencia de los ataques de los cazas a reacción contra los Marauder puso de manifiesto que había poco que las unidades pudiesen hacer frente a estos adversarios, pero las formaciones compactas eran un procedimiento que podía servir de algo; "mantener una formación cerrada y lanzar cortinas de disparos de 12,7 mm" es la mejor forma de resumir la táctica empleada. Esto apenas tenía ninguna diferencia con la respuesta de los bombarderos medios a los ataques de cualquier caza, de hélice o a reacción, y normalmente funcionaba.

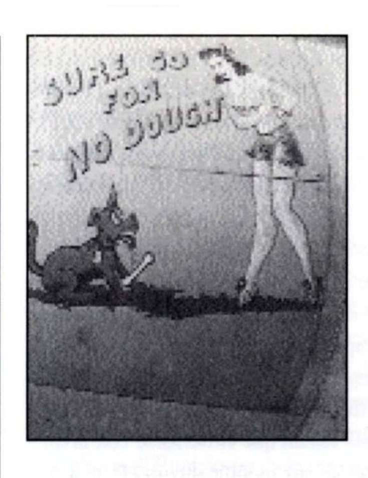
La formación de vuelo básica ideada para los grupos de Marauder en 1943 todavía seguía vigente casi dos años después, con dos elementos de tres aviones cada uno haciendo una formación en V "ala sobre ala". Cada punto (Nº 2 de la formación) volaba ligeramente encima y detrás de su líder, y con la ojiva de una de las hélices alineada con la torreta superior de este último. El Nº 4 actuaba como segundo jefe de la formación y volaba ligeramente por debajo y detrás del Nº 1, con los números 5 y 6 sobre cada ala. Cuando volaban con esta formación, los pilotos alineaban sus aparatos con la torreta de cola del aparato situado directamente por encima.

Mantener una formación compacta evitaba muchas bajas cuando los B-26 eran atacados, ya que las tripulaciones norteamericanas habían observado que sus camaradas franceses que volaban en los Marauder de la Primera Fuerza Aérea Táctica volaban en formaciones más dispersas, dejando a los cazas atacantes espacio suficiente para volar entre ellos sin tener que virar. Con frecuencia esto provocaba bajas entre las tripulaciones y daños en los bombarderos.

La otra cara de mantener una formación adecuada era el riesgo de colisiones. Esto fue lo que le sucedió a un piloto cuando el B-26 que iba inmediatamente encima del suyo estalló. A duras penas pudo evitar los fragmentos, y fue increíblemente afortunado de escapar con nada más que graves daños en el fuselaje de su Marauder. Sin embargo, los daños habían dejado inutilizable al aparato, porque cuando aterrizó, el examen posterior demostró

Venlo fue el último aeródromo utilizado por los Marauder del 397º BG durante la guerra, aunque sus operaciones de combate habían terminado ya cuando la unidad se trasladó allí el 25 de abril de 1945 –compartiría esta base holandesa con el 394º, que llegó al mes siguiente–. Al parecer, durante aquel período hubo algunos intercambios de aviones, ya que el piloto Donald Elander, del 587º BS, jura que pilotó este avión.





Este dibujo estaba pintado en un B-26G-20 del 585º BS/394º BG. Como puede apreciarse en esta y otras fotografías, el 394º no tenía la costumbre de pintar el nombre del piloto debajo de la cúpula de la cabina.

El B-26B-55 42-96195 *Barbara Ann* era uno de los que tenían el récord de misiones de bombardeo realizadas en el 394º, habiendo completado unas 135 misiones. Las marcas correspondientes, cada una de estas salidas estaban cuidadosamente grabadas debajo de la cabina.



que el larguero principal estaba dañado y que la línea de control vertical estaba peligrosamente desalineada. El Marauder no pudo volver a volar nunca más.

La escolta de cazas para estas últimas misiones de la guerra también salvó de más pérdidas a los B-26, pero las tripulaciones no podían siempre estar seguras de dónde estaban sus "pequeños amigos". Las escoltas estaban compuestas por un número variable de aparatos que iban desde 50 cazas (generalmente P-47) como "escolta cercana", hasta 200 aparatos con misión de escolta de "área". Las tripulaciones de los bombarderos argumentaban que nunca estaban seguros de si esto quería decir que los cazas debían estar dentro de su campo de visión, o que debían estar por encima de las nubes. ' El término escolta de "área" se interpretaba como escolta en la zona de objetivo, pero esta definición era también vaga.

A pesar de todo, era evidente que los días claros había tantos cazas aliados en vuelo que la ayuda nunca estaba demasiado lejos, de modo que las tripulaciones de los bombarderos no estaban excesivamente preocupadas. Sin embargo, durante los *briefings* de esta etapa de la guerra parece que prevalecía una actitud un tanto despreocupada a este respecto, porque todo el mundo sabía que el final de la guerra no podía estar muy lejos. Lamentablemente, los ataques de los reactores demostraron que relajar la vigilancia en cualquier aspecto de las operaciones aéreas sobre Alemania podía resultar casi siempre fatal. Por suerte para los aliados, la amenaza de los reactores nunca fue aprovechada en todas sus posibilidades por el enemigo.

A finales del mes de abril, a la Novena sólo le quedaban unas cuantas salidas más. Para entonces, las tripulaciones de los Marauder habían perfeccionado sus técnicas de bombardeo a altitud media convirtiéndolo en un verdadero arte, como demostró el 394º BG. En siete misiones consecutivas, realizadas entre los días 17 y 20 contra Magdeburgo, las instalaciones petrolíferas de Wurzeburg y Nuremburg y las estaciones de clasificación ferroviaria de Ulm y Memminge, los "Reventadores de Puentes" consiguieron la calificación de "excelente" en los cuatro primeros bombardeos y "superior" en los tres últimos. La última misión del grupo el 20 de abril, fue una especie de anticlímax, ya que en ella sólo seis aviones efectuaron un lanzamiento de octavillas, la 16ª operación de este tipo realizada por el grupo durante la guerra.

La tenacidad de los alemanes en resistirse a la inevitable derrota hizo que los bombarderos medios recibiesen la orden de atacar ciudades, lo cual era un tipo de misión que sólo habían realizado en raras ocasiones hasta entonces.

Para los hombres de los Marauder era más habitual el continuo machaqueo de las bases de reactores, y lugares como Erding parecían tener una especial importancia. La inteligencia aliada había estimado que tanto esta base como el depósito de municiones de Freilassing debían ser de la máxima importancia para las operaciones de último recurso de los Me 262 asociadas con el plan de defensa del reducto nacional de Hitler. Esto último era un mito, pero los rumores persistentes aseguraban que los nazis de la línea dura intentarían fortificar y defender esa zona, y los medios serían los encargados de bombardear ambos lugares.

Los seis grupos que todavía estaban equipados con B-26 –322º, 323º, 344º, 387º, 394º y 397º– redondearon sus historiales de combate al mismo tiempo, constituyendo la misión contra el aeródromo de Erding, el 25 de abril, algo así como el "canto del cisne" del Marauder. Los B-26 de los Grupos 323º y 344º, y los Havoc del 410º, componían una fuerza de 296 aviones que lanzaron 523 toneladas de bombas sobre el aeródromo.

Cuando la formación se aproximaba a Erding, las tripulaciones de los B-26 localizaron un solitario Me 262 que se les acercaba de frente. El extraño reactor era en realidad un prototipo equipado con el enorme cañón Mk 214 –un cañón de largo alcance diseñado como arma contra carro que disparaba proyectiles de 50 mm capaces de hacer estallar en pedazos a los bombarderos con un solo disparo–. Afortunadamente no atacó a los B-26, puesto que los ametralladores lanzaron contra él una cortina de proyectiles para disuadir al piloto alemán de probar suerte. Aunque este reactor de extraño aspecto permaneció fuera de alcance, las tripulaciones de los Marauder se sorprendieron de la velocidad con que el Me 262 era capaz de cambiar de dirección y atacar desde otro cuadrante en apenas unos segundos. Sin embargo, otros Me 262 con armamento convencional abrieron fuego contra los Marauder, pero también en esta ocasión los pilotos alemanes tenían que enfrentarse con la dificultad que suponía la excesiva velocidad de sus monturas para efectuar ataques eficaces y continuos. Ninguno de los bombarderos fue derribado.

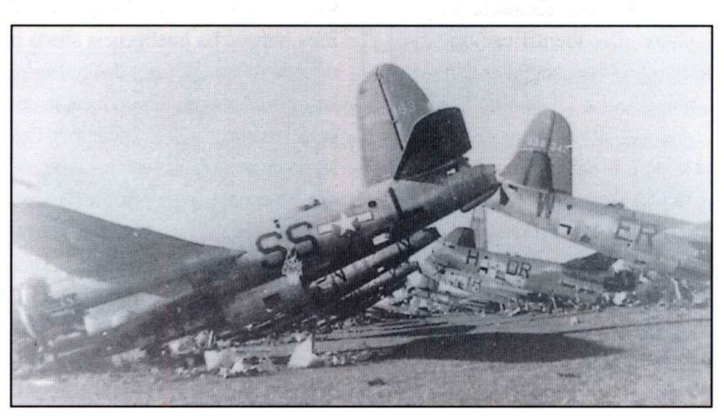
A pesar de esta distracción, el bombardero fue muy preciso y las bombas de alto explosivo destrozaron la pista de Erding y destruyeron ocho aviones y varios edificios. Esta misión fue la última para los Marauder con las colas pintadas de blanco, ya que el 323º recibió la orden de permanecer en tierra. Erding también resultó ser la última misión del 344º, ya que la "última última" misión del día siguiente fue anulada antes de que los bombarderos alcanzasen el objetivo previsto, un aeródromo situado en Plattling.

El 3 de mayo, ocho B-26 señaladores guías pertenecientes al 1er escuadrón de ellos se pusieron al frente de los Invader del 386º, 391º y 409º para atacar por última vez un objetivo europeo (un depósito de municiones en Stdo) –prácticamente no quedaba nada para ser bombardeado por los "medios"–. Seis días después los alemanes se rindieron.

Post Mortem

Los equipos de evaluación aliados empezaron inmediatamente a peinar toda Alemania en busca de evidencias tangibles de los pasos de gigante dados en el campo de la aeronáutica antes del final de la guerra. Estos logros habían dejado al B-26 y a los aviones como él obsoletos, pero de ningún modo desvirtuaban la impresionante fuerza de combate que había representado la Novena Fuerza Aérea. Las unidades de bombarderos medios hicieron sus últimos movimientos, trasladándose dos Grupos, el 322º y el 323º, a Alemania, a la base de Fritzlar (Y-86) y Gablingen (R-77), respectivamente, y el 387º a Maastricht/Beek (Y-44) en Holanda. El resto permaneció en sus

En todas partes los Marauder estaban siendo reducidos a chatarra por centenares. En Bad Worshopen, en Alemania, fueron desmantelados varios de los B-26 asignados a los Grupos de Bombarderos 397º y 322º. Esta triste imagen corresponde a aparatos pertenecientes a la segunda de esas unidades que llevan los códigos SS, ER, DR y PN. A la izquierda está el B-26G-25 44-68163, que había pertenecido al 451º BS. Uno de los aviones que está en la fila de la derecha, con el código IH-X, pertenecía al 1er escuadrón de señaladores guías.



bases de Bélgica y Holanda desde donde estaban operando cuando las hostilidades cesaron, y permanecieron allí hasta que llegó el momento de su desactivación.

Cuando llegó la paz, las escuetas estadísticas de combate no podían hacer verdadera justicia al coste humano de las operaciones de los B-26 Marauder sobre Europa; aunque el índice de bajas de todos los grupos presentes en el ETO estaba dentro de los límites establecidos, los Marauder habían conseguido uno de los mejores historiales de combate de entre todos los bombarderos, con un total de salidas que se contaba por miles.

A la cabeza de la lista de misiones realizadas, estaban, como podía suponerse, los cuatro grupos originales de Marauder que se habían unido a la Octava Fuerza Aérea en 1943. El "campeón" fue el 322º, que había realizado 428 misiones, siendo el segundo puesto ocupado conjuntamente por el 323º y el 386º con 409 misiones cada uno, seguidos por el 387º en tercer lugar, con 393. Por lo que respecta a los demás grupos, que habían hecho su debut en combate en 1944, el 394º era un ejemplo típico con 271 misiones, que representaban 9.036 salidas, frente a la pérdida en combate de 26 aparatos.

Cuando las fuerzas de ocupación se establecieron en Alemania, la AAF empezó rápidamente a deshacerse de los aviones que ya no necesitaba, sellando así el destino de la mayoría de los B-26. Cuando llegó el final, lo hizo de pronto para muchos B-26 que estaban en perfectas condiciones para volar, miles de los cuales fueron sencillamente reducidos a chatarra en Alemania.

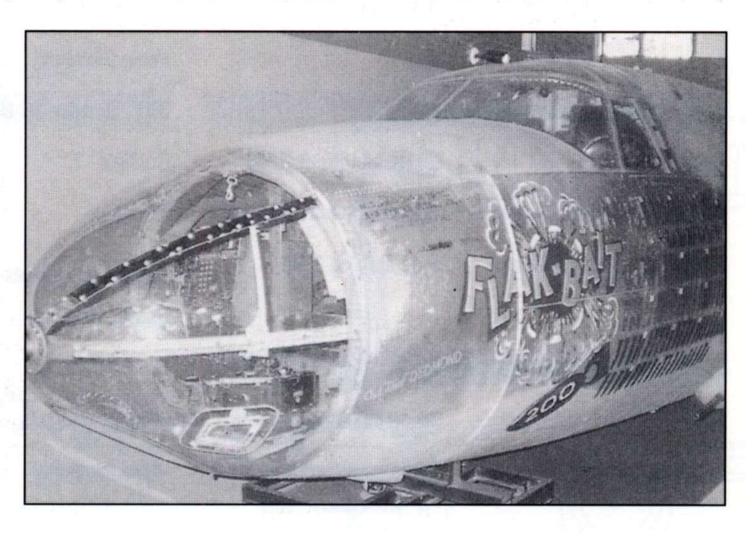
Prácticamente todos los A-20 que había en Alemania fueron también reducidos a chatarra, ya que, junto con el B-26, el Havoc iba a ser sustituido por el A-26, decisión que se había tomado más de un año atrás; por lo tanto, esta medida parecía bastante lógica. Muchos P-51 desgastados por el combate fueron también destruidos antes de que las fuerzas de ocupación fuesen reducidas, ya que sencillamente la AAF tenía demasiados aviones para las necesidades previstas en tiempo de paz.

Lo que más les dolía a los veteranos de los Marauder era la rapidez con que fueron desmantelados sus B-26. Les parecía que antes de que los motores se hubiesen enfriado después de la última misión de combate de la guerra, los bombarderos habían sido enviados a los puntos de recogida en lugares como Landsberg, para ser destruidos. Algunos pensaban que había alguien "en las altas esferas" que tenía prisa por deshacerse cuanto antes de los bombarderos medios de Martin. Sin embargo, lo que de verdad les llegó a lo más hondo fue el hecho de que el Invader recibiese el mismo número de identificación que el Marauder. Esto, según creían, era una cuestión personal, especialmente porque después de la guerra, la USAF dejó de utilizar la categoría de ataque para designar a sus aviones, y el Invader se convirtió inmediatamente en el B-26. Desde entonces, los veteranos han intentado explicar a sus amigos y familiares que eran tripulantes de Marauder, y no de Invader, durante la II Guerra Mundial.



El *Miss Manookie,* otro de los aparatos reproducidos en las láminas en color, perteneciente al 586º BS/394º BG, tenía registradas en el morro 50 misiones. Este peculiar juego de palabras era muy popular y fue adoptado por muchos aviones de combate además de los B-26.

El *Flak Bait* sigue siendo el máximo representante de los aviones de su tipo que sobrevivieron a la guerra, y como tal, hoy día constituye una valiosa pieza que se exhibe en el Museo del Aire y del Espacio de Washington D.C. Los veteranos de los Marauder y los entusiastas de los aviones de guerra están actualmente trabajando para ver llegar el día en que otro B-26 vuelva a levantar regularmente el vuelo sobre los cielos de los Estados Unidos.



APÉNDICE

UNIDADES DE MARAUDERS DE LA NOVENA 387°

Movimientos de los Grupos de B-26 entre 1943 y 1945. Las fechas de las bases del Reino Unido generalmente corresponden a la primera misión realizada, mientras que las fechas de las bases continentales corresponden a la llegada de la unidad.

322° Grupo de Bombarderos

Campo Andrews	12 de junio de 1943
Beauvais/Tille (Francia)	25 de septiembre de 1944
Le Culot (Francia)	30 de marzo de 1945

323° Grupo de Bombarderos

Earls Colne	16 de julio de 1943
Beaulieu	18 de julio de 1944
Kessay (Francia)	26 de agosto de 1944
Chartres (Francia)	21 de septiembre de 1944
Laon/Athies (Francia)	13 de octubre de 1944
Denain/Prouvy (Francia)	9 de febrero de 1945

344° Grupo de Bombarderos

Stansted	29 de febrero de 1944
Cormeilles-en-Vexin (Francia)	30 de septiembre de 1944
Florrenes/Juzains (Bélgica)	5 de abril de 1945

386° Grupo de Bombarderos

Boxted	30 de julio de 1943
Great Dunmow	24 de septiembre de 1943
Beaumont-sur-Oise (Francia)	2 de octubre de 1944
St. Trond (Bélgica)	9 de abril de 1945

387° Grupo de Bombarderos

Chipping Ongar	15 de agosto de 1943
Stoney Cross	23 de julio de 1944
Maupertus (Francia)	1 de septiembre de 1944
Chateaudun (Francia)	18 de septiembre de 1944
Clasters (Francia)	4 de noviembre de 1944

391° Grupo de Bombarderos

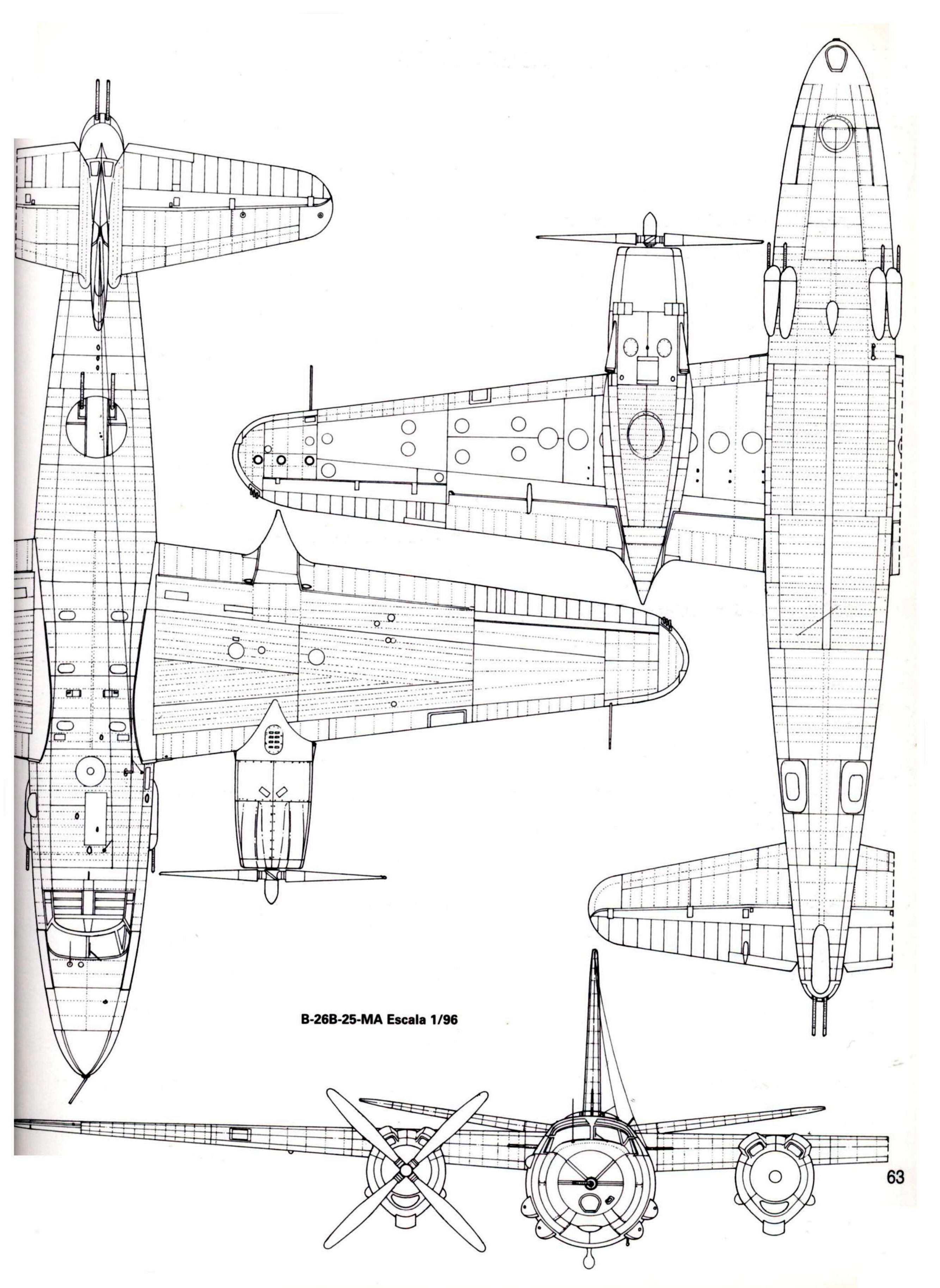
Matching	15 de febrero de 1944
Roye/Amy (Francia)	19 de septiembre de 1944
Asch (Bélgica)	20 de abril de 1945

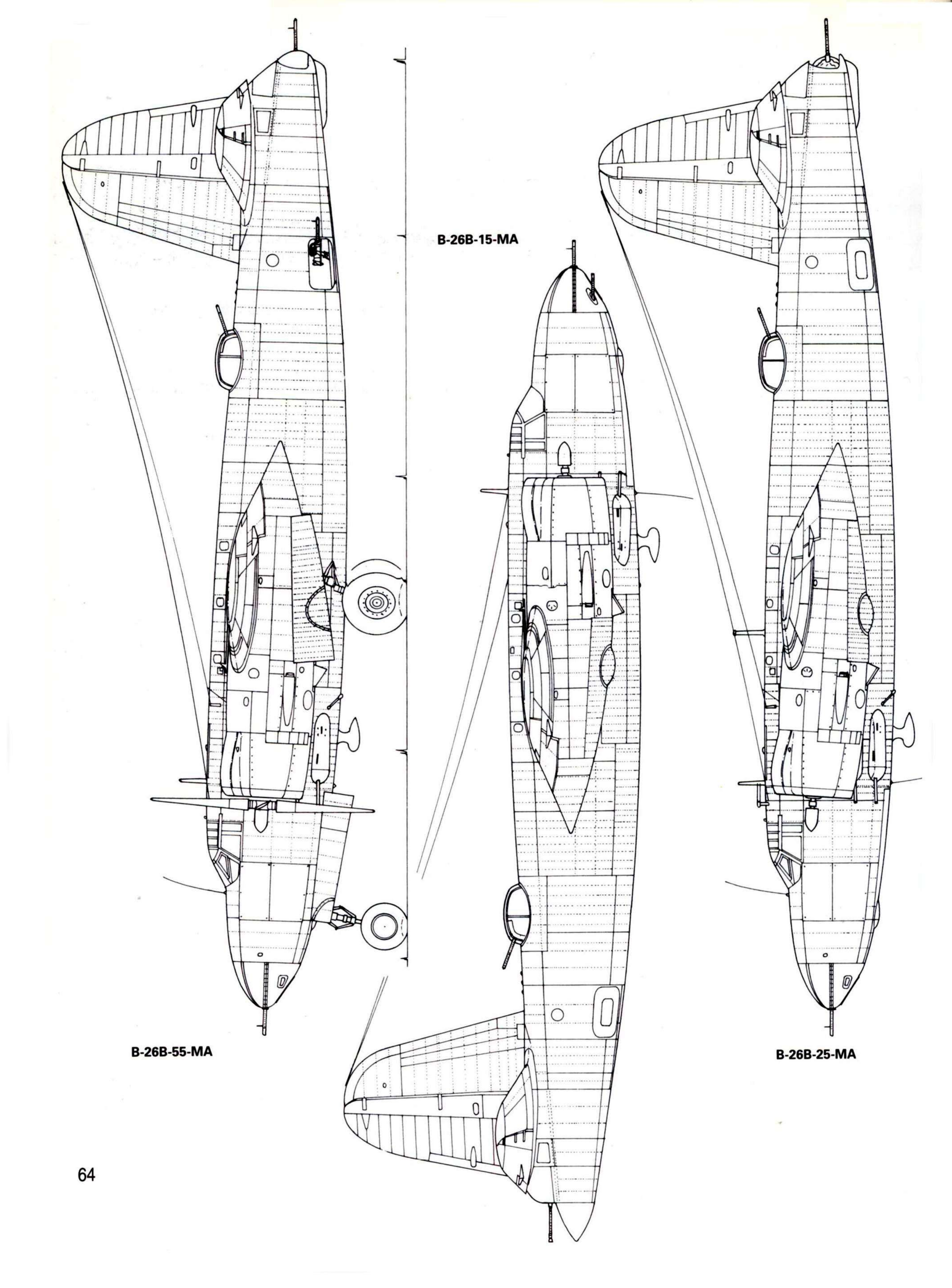
394° Grupo de Bombarderos

Boreham	23 de marzo de 1944
Holmsley South	24 de julio de 1944
Tour-en Bessin (Francia)	20 de julio de 1944
Cambray/Niergnies (Francia)	8 de octubre de 1944
Venlo (Holanda)	2 de mayo de 1945

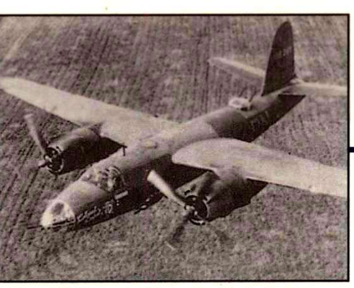
397° Grupo de Bombarderos

Gosfield	No se efectuaron misiones
Rivenhall	20 de abril de 1944
Hurn	5 de agosto de 1944
Gorges (Francia)	30 de agosto de 1944
Dreux (Francia)	15 de septiembre de 1944
Péronne (Francia)	7 de octubre de 1944
Venlo (Holanda)	25 de abril de 1944


B-26B-25-MA Escala 1/96


B-26B-15-MA
B-26B-55-MA
B-26B-25-MA

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



El bombardero medio, tan criticado en tiempos, que constituyó el "caballo de batalla" de la Novena Fuerza Aérea, B-26 Marauder fabricado por Martin, se recuperó de sus desafortunados comienzos en la Octava Fuerza Aérea y llegó a equipar a ocho grupos de bombarderos que operaban en el teatro de operaciones europeo.

Pese a que al principio se le colocó el mote de "el fabricante de viudas", el cambio de la táctica de empleo del Marauder, pasando del bombardeo a baja cota al bombardeo a media altitud, aumentó las probabilidades de supervivencia de sus tripulantes; de hecho, hacia el final de la guerra podía presumir de tener un índice de bajas por salida menor que cualquier otro bombardero bimotor de la USAAF. El B-26 fue uno de los primeros aviones de combate tripulados por norteamericanos que entraron en acción en Europa, ya que los primeros grupos de bombarderos llegaron a East Anglia en la primavera de 1943. A partir de entonces, los Marauder llevaron el peso de las operaciones de los bombarderos medios en el teatro de operaciones europeo, resultando especialmente eficaz en las operaciones que precedieron a la invasión del Día-D. Este volumen trata todos los aspectos de las operaciones de los Marauder en Europa Occidental, incluyendo relatos de primera mano de los tripulantes de BF-26 que sobrevivieron a la guerra, además de un análisis de las tácticas utilizadas. También se incluyen las historias de las unidades, junto con un detallado apéndice en que se indican el despliegue de los grupos y sus diversas localizaciones. Por último, todo esto se completa con una serie de ilustraciones.

